15e Année N° 744

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

21 Décembre 1912

VIE AU GRAND AIR

GARROS, DE NOUVEAU RECORDMAN DE LA HAUTEUR

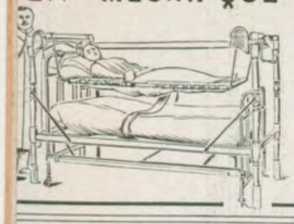
Le merveilleux pilote qu'est Roland Garros vient encore de battre le record du monde d'altitude, s'élevant à 5.601 mètres. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme, magnéto Boch, hélice Chauvière.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT **BRISE DE MAI** ED. PINAUD

MÉDAILLES
BRELOQUES
INSIGNES
MODÈLES SPÉCIAUX SUR DEMANDE
A. LAHURE 23 et 25, rue des Balkans
Téléphone 911-86
Envoi franco du catalogue n° 4

LIT MÉCANIQUE **DUPONT**



Appareil pour soulever les malades, s'adaptant à tous lits, pour fractures, phlébites, etc.
10, rue Hautefeuille, PARIS (VI^e^)
TÉLÉPHONE : 818-67
Catalogue franco

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Maison à Paris, 29, rue de Bièvre. Cce : 117 m. 80. Rev. br. : 6118 fr. M. à p. : 40.000 fr. Adj. Ch. not. 28 janv. 1913. S'ad. M^e^ NOTTIN, n., 5, r. la Ville-l'Evêque.

PROPRIÉTÉ à St-Prix. Cont. Montmorency (S.-et-O.) Mais., Comm., Gd jard. Cce : 8 000 m., lib. loc. M. à p. : 60.000 f. A adj. s. 1 enc. Ch. not. Paris, 14 janv. 1913. S'ad. M^e^ THION DE LA CHAUME, n., 8, bd Sébast. Par.

A vendre à l'amiable,
à 20 kilomètres d'Amiens (Commune de Candas (Ligne d'Amiens à Doullens, 2 heures de Paris).
GRAND BOIS Contenance : 60 hectares, bien aménagé.
CHASSE très giboyeuse à proximité de la Forêt de Lucheux.
S'adresser : 1° à M^e^ MACQUERON, notaire à Abbeville (Somme) ; 2° M NOURRY, 8, av. de la République Paris

Lire FERMES & CHATEAUX

Chemin de fer d'Orléans. — Relations directes entre Paris-Quai d'Orsay et les Colonies portugaises de l'Afrique, le Cap et le Natal, *via* Lisbonne.

Par service combiné entre les Chemins de fer Français d'Orléans et du Midi, ceux intéressés d'Espagne et du Portugal et l'Entreprise Nationale de Navigation.

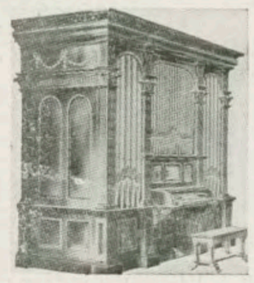
Billets simples et d'aller et retour 1^re^ classe (Chemin de fer et paquebots) entre Paris-Quai d'Orsay et Sao Thomé. Ambriz, Loanda, Banguella, Mossamédès, Capetown, Mozambique, Quelimane, Lourenço-Marquès et Beira.

Durée de validité : (*a*) des billets simples, 4 mois ; (*b*) des billets d'aller et retour, un an. Faculté de prolongation pour les billets aller et retour.

Enregistrement direct des bagages pour les parcours par fer.

Faculté d'arrêt tant en France qu'en Espagne et en Portugal à un certain nombre de points.

PETITES ANNONCES ILLUSTRÉES



ORGUE A TUYAUX, AUTOMATIQUE de la célèbre maison américaine ESTEY, de Brattleboro, pouvant être joué à la main ou avec les rouleaux perforés, 6 jeux complets. Marchant à manivelle ou par moteur. Instrument absolument neuf, ayant figuré à l'Exposition de Turin 1911, et ayant obtenu la plus haute distinction. Prix net, 10.000 fr. au lieu de 15.000 fr. *Occasion unique* On peut le voir et l'essayer chez Costallat et Cie, édit. de musique, Paris, 60, Chaussée-d'Antin.

COLLECTION COMPLÈTE de *Je sais tout* (14 volumes formant sept années) en très bon état, à céder à de très bonnes conditions. Faire offres par écrit à M. Michot, 50, rue de Miromesnil, Paris.

LE PNEU **DUNLOP** Le Premier

PALAIS DE L'AUTOMOBILE

A. NEUBAUER & M. FARMAN

TELEPHONE
534-51 — 559-79

218, boulevard Pereire, 218

Adresse Télégraphique :
PALAISOTO-PARIS

PANHARD-LEVASSOR, DELAUNAY-BELLEVILLE, RENAULT FRÈRES

GARAGE

GARAGE POUR 500 VOITURES — LOCATION DE VOITURES DE GRANDE REMISE — ATELIER DE RÉPARATIONS

Téléphone 519-34 — ***247, boulevard Pereire*** — Téléphone 519-34

La Vie au Grand Air

N° 744 — 21 Décembre 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

L'ENTRAINEMENT DE BOMBARDIER WELLS

Le champion de boxe d'Angleterre, poids lourd, Bombardier Wells, qui va rencontrer probablement Georges Carpentier, emploie un procedé d'entraînement assez original pour faire du shadow-boxing. Son mannequin, qu'il nomme « Tin Joey », flotte sans cesse, mais n'est jamais knock-out. Il a les pieds dans une sorte de cuvette de fer, contenant des poids en plomb. La tête et le corps sont gonflés comme un ballon de football et les évolutions de « Tin Joey » sont excellentes pour faire travailler le jeu de jambes.

LE CIRCUIT DE 1913

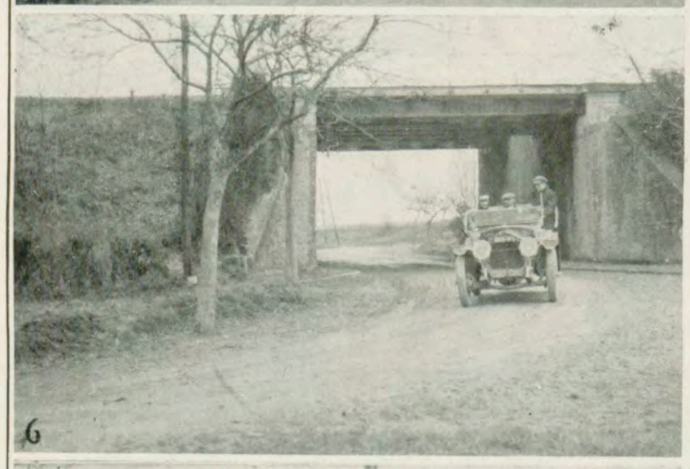
1

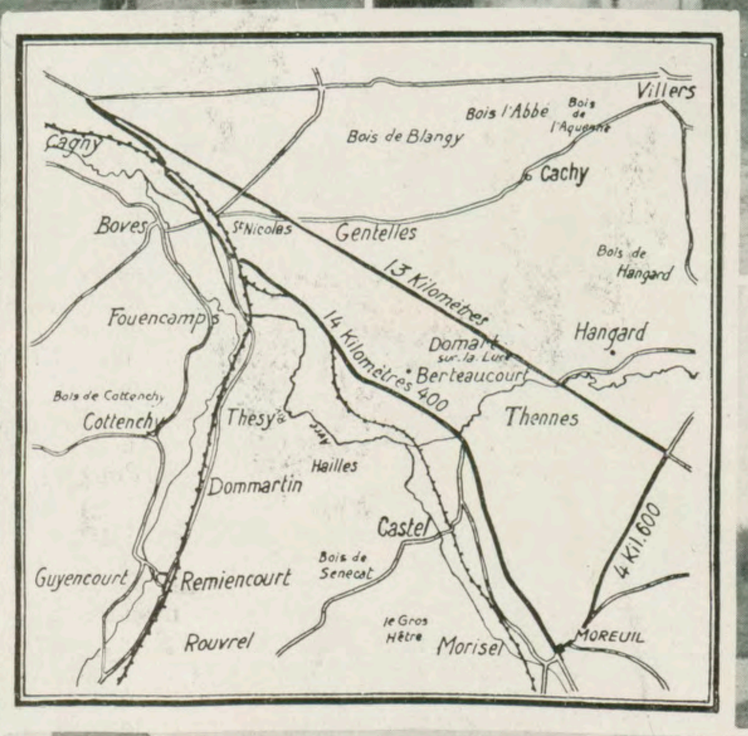
2

3

4

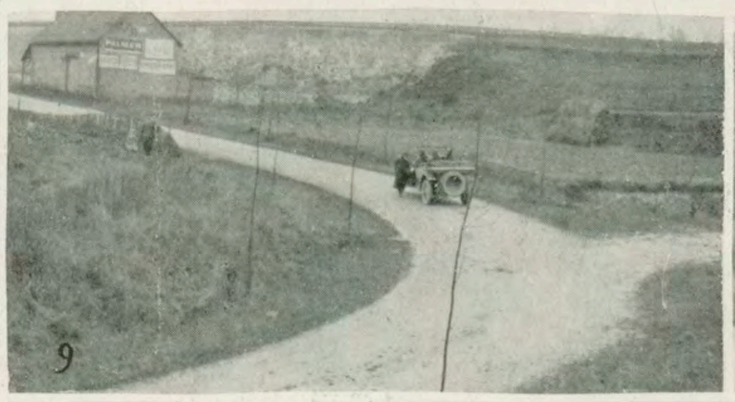
5


6



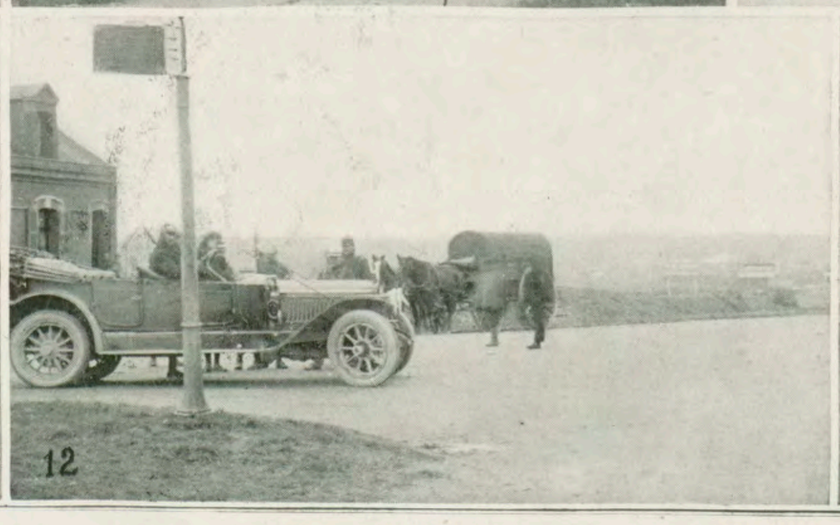
7

8


9

10

11


12

13

LES POINTS DE VUE DU CIRCUIT D'AMIENS

(Photographies de notre envoyé spécial.)

C'est sur le Circuit d'Amiens, mesurant 32 kilomètres de tour, que se disputera vraisemblablement, en 1913, le Grand Prix de l'A. C. F. Nous en publions le plan et les divers points du parcours. 1. Le virage de Moreuil. — 2. La route d'Amiens. — 3. Ligne droite après Moreuil- — 4. Sortie de Berteaucourt. — 5. Berteaucourt. — 6. Virage en S. — 7. Entrée de Boves. — 8. Boves. — 9. Le virage de Longueau. — 10. Entrée du virage du pont du sémaphore. — 11. L'emplacement des tribunes. — 12. La fourche de Longueau. — 13. De Longueau à Domart, 13 kilomètres de ligne droite — En médaillon : M. Sautin, commissaire général.

A NOS LECTEURS

Nous sommes heureux d'annoncer à nos lecteurs toute une série de bonnes nouvelles.

Tout d'abord, dans notre numéro du 4 janvier prochain, nous commencerons le récit de la vie de Paul Bourrillon, le plus prodigieux sprinter français que nous ayons possédé, et qui quitta la piste, alors qu'il était encore en pleine gloire,pour glaner de nouveaux lauriers comme ténor.

DE LA PISTE A LA SCÈNE

par PAUL BOURRILLON

retracera cette existence fertile en anecdotes amusantes et pittoresques qui intéresseront profondément nos lecteurs en leur faisant revivre ainsi l'âge d'or de l'histoire cycliste.

Les mémoires du célèbre champion seront suivis par une nouvelle série de souvenirs :

DANS LE ROYAUME DES AIRS

par ALFRED LEBLANC

dans lesquels le fameux aviateur et aéronaute, le héros du Circuit de l'Est et de tant de Coupes Gordon-Bennett fera dérouler devant leurs yeux les étapes d'une vie toute d'énergie, de travail et de sport.

Nous continuerons également les études techniques documentées sur les divers sports que nous avons commencées avec *France et Allemagne*, de Marc Gouvieux; le *Coup d'Aviron*, d'Alexandre Lein; les *Mensonges du Golf*, de P. Vaile.

C'est ainsi que nous donnerons dans notre prochain numéro le premier article d'une série consacrée au football rugby. Il est dû au célèbre Gallois,

PERCY BUSH,

Capitaine de l'équipe de Nantes.

Il sera suivi par plusieurs autres, dus aux joueurs les plus fameux du Royaume-Uni.

Enfin, prochainement, nous serons à même d'annoncer une autre "série" technique, qui, nous en sommes convaincus, fera le plus vif plaisir à nos lecteurs.

La Vie au Grand Air.

LE CARNET MULTIPRIMES

LE CARNET MULTIPRIMES de nos abonnés leur apporte le moyen de profiter de NOMBREUX AVANTAGES. Une nouvelle édition de notre *Carnet Multiprimes* vient de paraître. Nos abonnés y trouveront la liste complète des *primes et avantages nouveaux* dont nous sommes heureux de les faire bénéficier. Le *Carnet Multiprimes* est adressé sur demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0 fr. 50 pour frais divers (Étranger 0 fr. 75).

Rappelons que tout abonné d'un an à la *Vie au Grand Air* a droit à une réduction de *deux francs* sur l'abonnement à chacune de nos publications: *Femina*, *Je Sais Tout*, *Musica* et *Fermes et Châteaux*. Toutefois, ces faveurs ne pourront être accordées qu'aux personnes qui s'abonnent directement sans intermédiaire.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

SPORTS BIZARRES

On a cherché, non sans quelques difficultés à définir le sport. Peut-être ne serait-il pas mauvais de le délimiter, tout comme le champagne et le cognac. Je me souviens qu'un jour, en Allemagne, un brave homme me dit: « Je vais vous faire boire du champagne comme vous n'en avez jamais bu... du vrai champagne allemand ». Et il me fit boire en effet quelque chose comme je n'en avais bu devant que le connaître, et comme surtout, j'espère ne jamais en reboire à nouveau.

On est en train de nous faire avaler en sport quelques mixtures de ce genre. Vous vous rappelez le record de plongée de Pouliquen, record qui fut homologué, malgré que l'infortuné plongeur eût été littéralement repêché du fond des eaux par ses soigneurs. Il est à noter que tous les « rescapés » de la noyade ont battu, et de loin, ce record. Le fait qu'on ait dû procéder à des tractions rythmées de la langue implique tout au plus que leur record serait « avec entraîneurs » et l'on peut aller loin dans ce match à l'asphyxie.

Tout Paris assiste en ce moment à un match bizarre, mélange d'équitation, de cyclisme, de course à pied, de piquet (2.000 points) de jaquet, de dames, et de dominos. Un jockey proposera un steeple, 100 mètres sur les mains, et la course en sac, sans éperons.

Je propose de mon côté 3.000 points aux culbutos, d'une main et en nageant de l'autre; 16.000 points aux dominos, en prenant une absinthe chaque fois que l'on ira à la pioche, et 30 kilomètres à pied en chiquant six kilos de tabac (ou en les prisant, au choix du patient). Si le vainqueur n'est pas un athlète, c'est à désespérer de tout!

Vous rappelez-vous les rouleurs de tonneaux, les matches d'unijambistes, les concours de culs-de-jatte qui firent florès?

Un de nos confrères a dernièrement reçu une lettre qui assure à son auteur, tout au moins, le record d'un invraisemblable toupet. Elle émanait d'un unijambiste qui demandait la création d'une catégorie unijambe dans le concours de L'athlète complet! *Après celle-là!...*

AVIATION

La flotte aérienne allemande

L'armée de dirigeables allemands.

On se souvient des articles à sensation publiés dans une certaine partie de la presse française, au sujet des forces aériennes allemandes. En face de ces apocalyptiques descriptions, qu'un Jules Verne n'eût certainement pas désavouées, on est en droit de se demander quel but sérieux leurs auteurs poursuivent. Ils ont fait passer sous nos yeux l'ombre sinistre de « colossaux » Zeppelin se profilant à l'horizon de l'Est et accomplissant silencieusement leur œuvre de mort, tandis que les rapides « Tauben », dotés de mitrailleuses du plus récent modèle, lapidaient à l'envi nos forteresses frontières. S'ils s'efforcent par là d'aiguillonner le sentiment national et l'enthousiasme avec lequel tout Français accueille la cinquième arme, nous devons souscrire de tout cœur à cette entreprise. Mais cette stimulation est-elle bien nécessaire? Et ne peut-elle, en certains cas, devenir dangereuse, funeste même? Pourquoi fausser ainsi l'opinion publique française et lui faire entrevoir, au moyen de données manifestement inexactes, le sombre spectre d'un envahissement aérien de son sol? Quelle que soit la tendance accusée par ces articles, nous croyons devoir nous élever contre les informations qu'ils apportent, informations, la plupart du temps, controuvées et toujours exagérées. Non pas que la flottille allemande de l'air soit à dédaigner! Bien au contraire, nous savons qu'elle entre et continuera, de plus en plus, à entrer en ligne de compte dans un combat futur.

UN DIRIGEABLE PARCEVAL

A l'heure actuelle, où la canonnade crépite encore du côté des Balkans et où l'incendie menace chaque jour de s'étendre, il est intéressant, urgent même, de se mettre en face des forces exactes des armées aériennes qui, peut-être, décideront, un jour, du sort des armes.

En aviation, la France mène nettement le train. Nous possédons environ 900 pilotes *français*. Les pilotes allemands sont au nombre de 274, dont environ 100 militaires. Ce chiffre officiel a été publié, il y a quelques jours, par l'Aéro-Club allemand. Mais, objectera-t-on, le chiffre des aviateurs militaires est tenu secret. Comment? L'Allemagne est bien trop fière de montrer au monde qu'elle aussi recèle une étincelle du feu sacré. Et si vraiment — ce qui est inadmissible — ses officiers devaient, bon gré mal gré, cacher leur personnalité de pilotes, où auraient-ils fait leur apprentissage? Pas dans leur chambre, en tout cas!

En ce qui concerne les appareils, leur nombre est inconnu. Il n'est pas non plus particulièrement intéressant de le connaître. L'Allemagne, je le répète, à 274 pilotes militaires et civils, peu importe le chiffre des avions. Ce chiffre fût-il deux fois supérieur au nôtre, qu'il ne contribuerait guère à exciter notre émotion: un avion sans pilote est un canon sans obus.

Les appareils allemands, biplans ou monoplans, sont tous des reproductions plus ou moins exactes des divers types français. L'« Albatros » est un Farman, l'« Aviatic » un Farman-Sommer, la « Taube » un Blériot. Le Nieuport jouit ici d'une popularité énorme et d'ailleurs justifiée. Selon les cas, il s'appelle « Jeannin », « Nieuport allemand », « Nieuport autrichien », « L. V. G. Eindecker » (monoplan de la « Société des voyages aériens » qui, on se le rappelle, a engagé à des appointements mirifiques un ancien employé de la maison Nieuport). Inutile de dire que tous ces modèles sont enfantés de la même mère — seules les couvées sont différentes — et que, à part quelques rares exceptions, ils sont animés du même esprit, un Gnôme en l'espèce. Pour finir, je vis un jour, sur un champ d'aviation berlinois, un spectacle singulier. On réceptionnait un oiseau récemment venu de France Le volatile avait apporté avec lui son acte de naissance: six grandes lettres noires toutes simples apposées sur sa queue et composant le mot « Farman ». Or, une grande couche de peinture blanche recouvrait cette pièce légitimatrice et au-dessus rutilait la nouvelle légende: « Deutscher-Farman » (Farman allemand). O pangermanisme!

On a parlé, il y a quelque temps, d'un monoplan « Taube », cuirassé jusqu'à l'extrémité des ailes. C'est absolument faux. Le ministère de la Guerre allemand n'a jamais eu en sa possession un tel appareil. Un seul, accusant un semblant de cuirasse, fut présenté jadis à une commission militaire qui le repoussa. Il avait été construit par un ingénieur de Cologne et recouvert d'une mince couche de métal. Cette fois encore, hélas, l'habit ne fit pas le moine. Toutefois, l'armée allemande possède quelques avions type torpedo, création de l'ingénieur Euler de Francfort.

Cependant, et particulièrement dans les cercles militaires, on continue à travailler activement au développement de la cinquième arme. Des écoles voient le jour à chaque instant et l'empire en possède à l'heure actuelle 45, dont 4 militaires à Metz-Frescaty, Strasbourg, Doeberitz et Putzig-Danzig, cette dernière affectée spécialement aux officiers de marine. On ne néglige pas non plus la création de nouveaux aérodromes et si, maintenant, l'armée dispose de 57 champs d'aviation magnifiquement aménagés, c'est grâce à notre complaisance à nous, Français, qui l'avons laissée consciencieusement copier et utiliser largement et en toute sécurité notre expérience acquise. Les aérodromes militaires allemands ne sont en effet que l'image pure et simple de nos Mourmelon, Villacoublay et autres.

Par contre, dans le domaine des dirigeables. l'avance de nos voisins de l'Est est indéniable, Trois types y sont représentés:

1° Les rigides (« Zeppelin », « Schutte Lanz. »)

2° Les semi-rigides (« Gross », de la série M.)

3° Les souples (« Siemens-Schuckert », « Parseval », « Clouth », « Suchard».)

Tous ces dirigeables ont fait leurs preuves, cela naturellement en proportion directe de leur volume. On accorde ici une confiance illimitée aux croiseurs aériens d'un volume « kolossal ». Cependant, on ne perd pas de vue que la qualité principale du dirigeable est la vitesse et que sa force ascensionnelle doit lui permettre le transport de poids énormes. Dans ce double but, on l'a muni de moteurs puissants. Tous les grands dirigeables allemands sont en état d'emmener, avec eux, 1.200 à 1.500 kilogs de poids utile et du combustible pour au moins 15 heures de marche. L'escadre aérienne présente trois classes bien différentes:

1° Les dirigeables dont le volume est supérieur à 8.000 mètres cubes et qui se meuvent à la vitesse minima de 70 kilomètres à l'heure.

2° Les dirigeables dits « éclaireurs » ou d'exploration cubant de 4.000 à 8.000 mètres cubes et filant de 45 à 70 kilomètres.

3° Les croiseurs dits « auxiliaires » que l'on considère de second ordre. Cubage: moins de 3.000 mètres cubes.

La première catégorie accuse un chiffre de 9 unités:

A) Le « L 1 » (dirigeable de la marine).	22.000	mètres	cubes
A') Le « Sachsen » (appareil de T. S. F. et cabine pour projectiles).	20.000	»	»
B) Le « Victoria-Luise ».	19.000	»	»
C) Le « Hansa ».	19.000	»	»
D) Le « L Z 9 ».	18.000	»	»
E) Le « L Z 3 ».	13.000	»	»
F) Le « Siemens-Schuckert».	13.000	»	»

G) Le « L Z 2 ».	11.300	»	»
H) Le « P L ».	10.000	»	»

Viendront bientôt renforcer cette liste:

J) Le « L Z 13 ».	19.000	mètres	cubes.
K) Le « L Z 14 ».	19.000	»	»
L) Le « P L 12 ».	10.000	»	»

La deuxième classe comprend 9 unités (5 en service et 4 en construction):

a) Le « P L 6 ».	6.800	mètres	cubes.
b) Le « P L 8 ».	5.800	»	»
c) Le « M 1 ».	5.200	»	»
d) Le « M 2 ».	5.200	»	»
e) Le « P L ».	4.000	»	»
f) Le « M 3 ».	Cubage inconnu.		
g) Le « M 4 ».	»		»
h) Le « M 5 ».	»		»
j) Le « M 6 ».	»		»

La troisième classe comprend 11 « hommes » appartenant presque exclusivement à des sociétés privées et n'ayant pas encore été présentés à une commission militaire:

1) Le « Suchard ».	10.000	mètres	cubes.
2) Le « Veeh ».	6.800	»	»
3) Le « Veeh 2 ».	6.800	»	»
4) Le « Steffen ».	6.800	»	»
5) Le « Unger ».	6.800	»	»
6) Le « Stollwerk ».	6.800	»	»
7) Le « Torn ».	6.800	»	»
8) Le « P L 1 ».	3.200	»	»
9) Le « Clouth ».	1.900	»	»
10) Le « Ruthenberg 2 ».	1.200	»	»
11) Le « Ruthenberg 3 ».	1.200	»	»

Les ballons de la série M ont presque tous été remaniés; cela tient simplement aux progrès accomplis chaque jour par l'aéronautique. On les a munis ou on les munira de moteurs plus puissants. Bien que leur cubage soit relativement minime, comparé à celui des monstres du comte Zeppelin, on leur accorde généralement ici un rayon d'action plus grand que celui du plus moderne des aéroplanes.

Il est évident que la première catégorie se compose de dirigeables dont le but est nettement offensif. D'ailleurs, on ne s'en cache pas et, récemment encore, croiseurs aériens et aéroplanes s'évertuèrent au-dessus d'un aéro-cible à Gotha. Les résultats de ce concours ne donnèrent pas, on le sait, pleine satisfaction aux autorités militaires. Ils furent même piteux, encore que la cible fut représentée par un carré de 100 mètres de côté, les concurrents devant se maintenir à une hauteur minima de 100 mètres.

J'ai lu récemment, dans un organe français sérieux que le « Schutte-Lanz » était muni de 10 mitrailleuses et de 2 canons Krupp, capables de lancer un projectile à la mélinite du poids de 250 kilogrammes. Cette assertion est dénuée de tout fondement.

Pour qui a pu examiner en détail cet aéronat, l'impossibilité de la présence de tels engins à bord ne fait pas de doutes. Les deux nacelles sont en effet beaucoup trop exiguës et chacune d'elles a bien de la peine à recevoir 2 à 3 pilotes ou mécaniciens. Pour les Zeppelins, l'affaire change. Ils ont eu des mitrailleuses à bord, tel, par exemple, le « L Z 2 », pendant les grandes manœuvres de 1911. Cependant, on s'est bien vite rendu compte de l'inutilité de ces engins dans la lutte contre les oiseaux artificiels, ces derniers pouvant aisément survoler l'aéronat et le détruire en laissant choir sur lui quelques bombes. Par suite de la largeur du corps du ballon, on ne pouvait faire feu que dans la direction horizontale. Pour remédier à cet inconvénient, on a pensé à ménager dans l'enveloppe du ballon une espèce de tunnel, sorte d'énorme tube de métal faisant corps avec la nacelle, traversant le ballon dans toute sa hauteur et débouchant sur une plate-forme où seraient fixées les mitrailleuses. J'apprends aujourd'hui que le Zeppelin le plus récent, le L Z X », présente un semblable dispositif. Il cube 26.000 mètres cubes et est muni d'une plate-forme supérieure offrant place à 3 mitrailleuses.

(A suivre). MARCEL BURNEY.

Poignée de nouvelles.

— Garros va quitter Tunis pour se rendre à Rome par la voie des airs; il sera convoyé par des torpilleurs pendant son trajet au-dessus de la Méditerranée.

— Le lieutenant Ronin a couvert la semaine dernière plus de 1.000 kilomètres, volant de Buc à Troyes, de Troyes à Vesoul, de Vesoul à Belfort, de Belfort à Nancy, de Nancy à Epinal, d'Epinal à Vézelise et de Vézelise à Buc.

— La baronne de Laroche, la première femme aviatrice, va piloter un appareil très rapide; en attendant, elle effectue des voyages de longue durée comme passagère de l'aviateur Tétard.

— Le Bréguet avec lequel Henri Bregi a volé le premier de Casablanca à Fez, en compagnie d'un passager, l'an dernier, vient d'être transporté au Conservatoire national des Arts et Métiers.

— En Angleterre, Pierre Verrier, voulant aller de Hendon à Farnborough, a dû atterrir à Brooklands, à 35 kilomètres de son point de départ, par suite de la violence du vent. Il a mis 2 h. 10 pour parcourir cette distance, ce qui est un record de lenteur.

AUTOMOBILE

Le Prix de l'A. C. F.

Irons-nous à Amiens?

On s'occupe du Grand Prix de l'Automobile-Club de France, ou plutôt les organisateurs s'en occupent, car il faut avouer que la plupart des futurs concurrents font montre de la plus belle et de la plus complète indifférence. L'Automobile-Club a fait preuve, lui, de crânerie. Il a décidé, on s'en souvient, que la limite des engagements serait prorogée de deux mois et reportée fin décembre, et que la course se disputerait, quel que fût le nombre des engagés.

Je n'incrimine pas ceux qui ne veulent point courir. Ceux-là sont libres, et nul n'a le droit de leur demander compte de leur décision. Mais ceux qui veulent courir, qui courront, qui ont déjà commencé leurs études, qu'attendent-ils ? Le coup de la dernière heure. Puérilités, enfantillages. Ce n'est pas à l'A. C. F. qu'on disputera l'épreuve, c'est sur le Circuit et seul le résultat entrera en ligne de compte.

En attendant, on prépare le Circuit. Il est à peu près certain que, cette année, nous abandonnerons Dieppe, Dieppe et sa falaise, pour Amiens, la Somme, et ses tourbières, et ses pâtés de canards !

L'Automobile-Club de Picardie et de l'Aisne, que préside M. Vasseele, est un petit circuit, du genre de ceux qui eurent tant de succès en Amérique; il ne mesure, en effet, que 32 kilomètres, ce qui n'est pas même la moitié du circuit de Dieppe, et celui-ci était déjà un petit circuit pour l'époque, venant après ceux des Ardennes françaises, de l'Auvergne et de la Sarthe. Ce système offre deux avantages fort nets: l'organisation est plus facile, moins coûteuse, et le public trouve un spectacle plus soutenu. Il n'y a que les coureurs qui sont un peu plus tassés sur la route.

Le circuit de la Somme comporte 18 kilomètres de route départementale, 4 kil. 600 de chemin de grande communication, et 14 kil. 400 de routes nationales. Routes bonnes, larges et facilement aménageables.

La route départementale est une ligne droite, coupée par le tournant de Domart-sur-la-Luce. Parcours accidenté. Le reste du circuit est assez souvent et fortement vallonné, avec deux virages en S sur les lignes de Compiègne et de Paris.

Les tribunes seraient au nord, près d'Amiens, à 300 mètres à peine de la grande gare de Longueau, c'est-à-dire à 1 heure 30 de Paris, au milieu, ou à l'extérieur de deux routes parallèles, qui permettraient un joli spectacle. Le circuit ne comporte que quatre villages : Domart (570 hab.), Moreuil (3.000 hab.), Thennes (900 hab.) et Boves (1.700 hab.).

Ce serait la course d'automobiles la plus rapprochée de Paris, depuis qu'on a abandonné les courses de ville à ville avec départ de Paris.

On connaît notre opinion sur la position que doit avoir un circuit : sur la place de la Concorde d'abord, et, ensuite, le plus près possible de cette place — comme distance et comme temps. Amiens est à 115 kilomètres et à 1 heure 30 de Paris.

GEORGES PRADE.

Poignée de nouvelles.

— L'Automobile-Club du Rhône, ému de la hausse ininterrompue de l'essence, vient d'ouvrir un concours doté de 5.000 francs de prix à l'inventeur d'un nouveau carburant.

— La pétition pour le numérotage des routes, signée en premier par le Président de la République, comptait au 13 décembre 198.481 signatures.

— Sait-on que les automobiles, motocyclettes et bicyclettes qu'il y a en France représentent un capital de 1.200 millions, presqu'un milliard et quart?

GOLF

Mensonges du Golf (1)

Ce que ne disent pas les champions.

(Fin)

La main gauche, au golf, *au moment du choc*, est dans une position singulièrement ineffective pour développer de la force. L'arrière du poignet est du côté du trou. L'effort réel de la gauche se produit au commencement du swing descendant, quand le poids du club porte sur le travers du poignet dans la direction de la moindre courbe. C'est là qu'il exécute son plus grand travail, mais la droite est presque dans la même position, *et est toujours maîtresse du coup.*

Voici une question ou deux à soumettre aux disciples des professeurs qui prêchent la puissance de la gauche: « Si la gauche est la plus importante, pourquoi les gauchers naturels ne gardent-ils pas leur avantage? Pourquoi ont-ils des clubs de gauchers et s'abaissent-ils eux-mêmes au niveau de leurs frères droitiers? » La simple idée de cette supériorité de la gauche, quand on l'analyse, est stupide; elle n'en trouve pas moins de crédit auprès d'innombrables golfers, et ne contribue pas peu à détériorer le jeu de milliers de joueurs.

Un fameux professionnel essaya un jour le pouvoir comparé de la gauche et de la droite en « drivant » un certain nombre de balles avec chaque main séparément, en imitant, pour le reste, le drive ordinaire. Il constata, qu'avec sa gauche, il n'était comparativement bon à rien, tant pour la distance que la direction, alors qu'avec la droite, il « drivait » presque aussi loin et droit qu'avec les deux mains.

Il nous faut maintenant considérer la question du putting, sujet de la plus vitale importance. Permettez-moi de citer encore le triumvirat.

BRAID

Harry Vardon dit: « Je crois sérieusement que tout homa son « putting » que lui assigna la Nature, et que chaque fois qu'il « puttera » exactement de cette façon-là, il « puttera » bien, et que lorsqu'il s'en éloignera, il manquera les longs, et les courts aussi. »

J.-H. Taylor dit : « Et ici, je le déclare tout de suite, il est absolument impossible d'enseigner comment « putter » et « Dans tous les autres départements du jeu, je suis bien d'avis, qu'on peut enseigner les coups, mais pour le putting, jamais. »

Braid dit « Il est impossible de dire à un homme ce qu'il doit faire afin de « putter » la balle dans le trou. Cela, il doit le trouver tout seul, et devenir le meilleur putter qu'il peut, par une pratique constante; » et « les vraiment grands putters sont probablement nés et non faits ».

Si l'on admet qu'il faille 2 coups pour chaque green — et il faut être un très bon joueur pour atteindre cette moyenne ou rester au-dessous — on verra que le putting est au moins la moitié du golf, *et la plus importante moitié.* Nous voici donc devant l'aveu des trois plus grands joueurs du monde, qu'ils sont incapables d'enseigner la moitié de ce jeu qu'ils jouent si bien. Pire que cela même est leur affirmation. Ils nous disent que le putting, vrai fondement du golf, et *la moitié du golf ne peut s'enseigner.*

Je suis fâché d'avoir à le dire, mais c'est là, d'un mot, pure sottise. Plus qu'une sottise. C'est une faute de publier une aussi fausse et décourageante doctrine. Le putting est la partie du golf la plus facile à enseigner.

Braid lui-même est la vivante réfutation de cette sotte fable.

Pendant longtemps, Braid fut un très pauvre putter pour un homme de sa classe. Ses méthodes étaient mauvaises. Il n'y a *qu'une manière correcte de putter*, à toutes fins utiles, et c'est de faire rouler (*to roll shem up*). Et Braid l'a découverte. Ecoutez ce qu'il dit dans l'*Advanced Golf*, page 146: « C'est un fait que l'homme qui n'est pas un putter né et dont le putting, pendant toute sa jeunesse de golfer, a été quelconque, peut, par l'étude de la pratique, faire de lui-même un putter qui n'a rien à craindre de personne, sur n'importe quel putting-green. Cela, puis-je suggérer que je l'ai prouvé par mon exemple? »

Il l'a procuré. Il a abandonné sa vieille erreur du putting par traînée (drag) et les roule doucement et franchement. Et voilà toute l'histoire, comme disent les Américains, mais qui représente « toute une montagne de coups ». Braid s'est enseigné à lui-même le putt. Je me refuse à croire qu'il ne puisse l'enseigner à d'autres. De même pour Vardon et Taylor, mais sur ce point, comme sur d'autres importants, ils ont eu le tort, dans leurs ouvrages, de suivre les errements anciens, au lieu d'exprimer simplement leurs convictions personnelles.

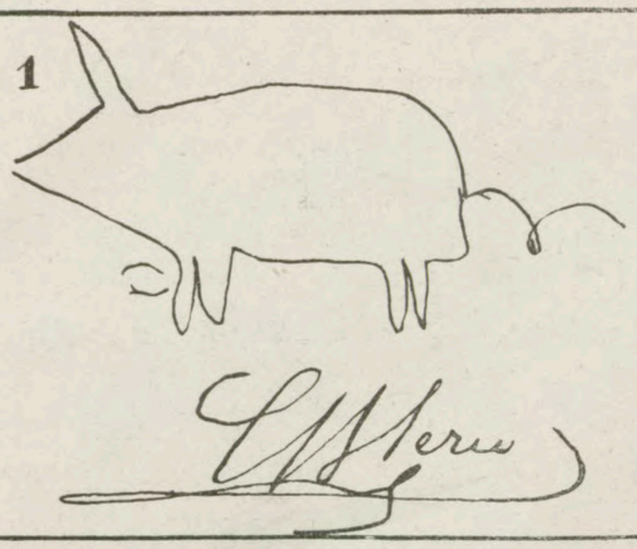
Quoi qu'il en soit, l'effet est le même. Ces grands joueurs ont donné crédit à certaines affirmations erronées de nature à retarder sérieusement le développement du jeu. Je maintiens que c'est leur devoir envers le jeu qu'ils aiment et qu'ils honorent, de justifier leur enseignement ou de le retirer. Ceci n'est pas une querelle de Vardon, Braid et Taylor contre Vaile. Ces personnalités ne comptent pas en regard de l'importance de la question qui n'est, ni plus ni moins que celle-ci: la vérité touchant les principes fondamentaux du jeu.

P.-A. VAILE.

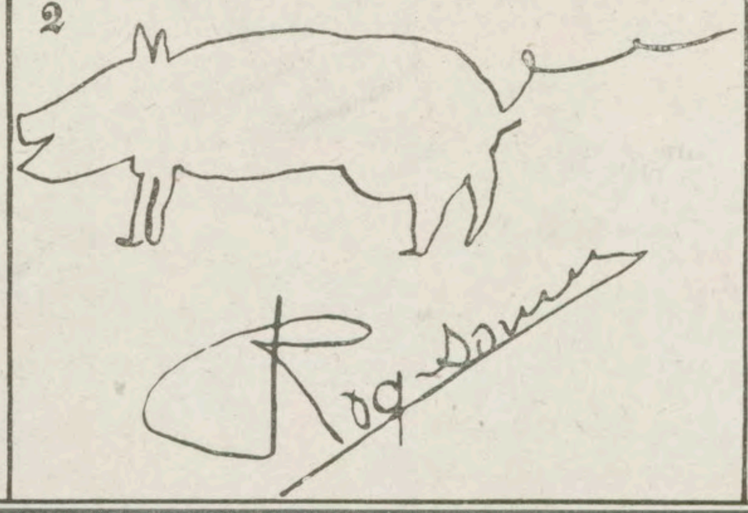
(1) Voir les numéros 740 et 741.

LE JEU DU PETIT COCHON

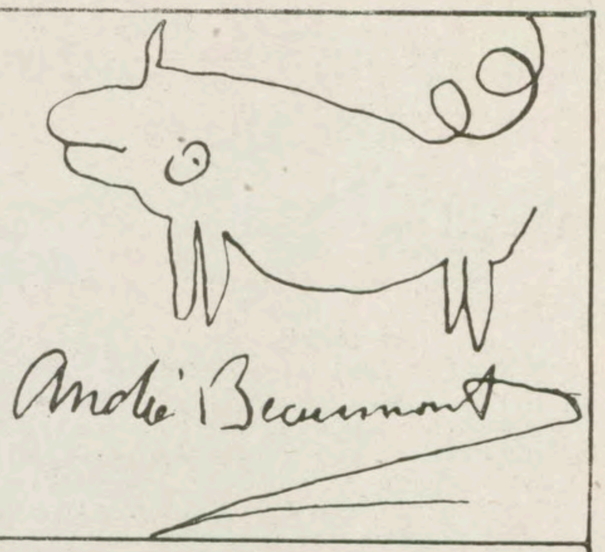
1



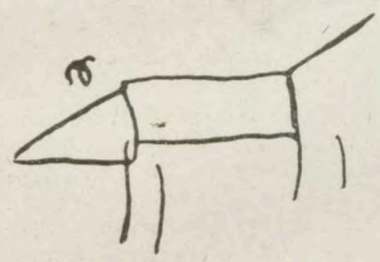
2

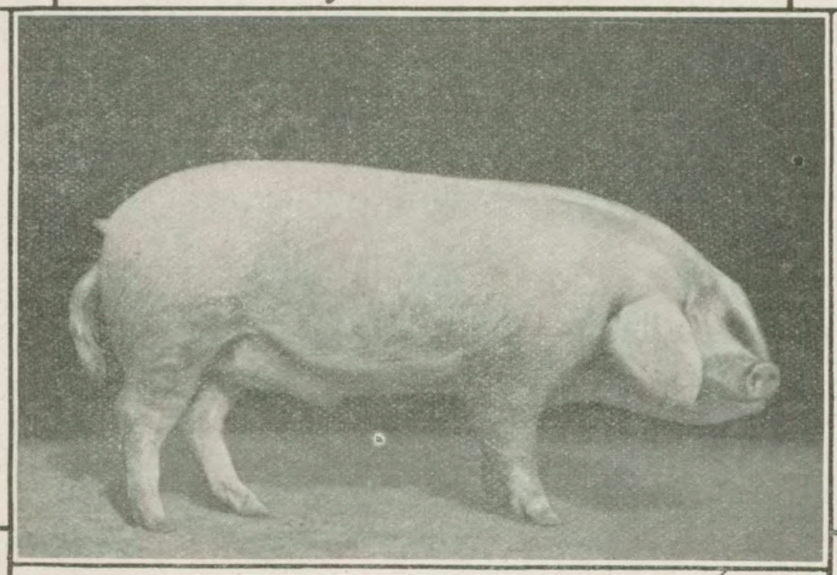


3

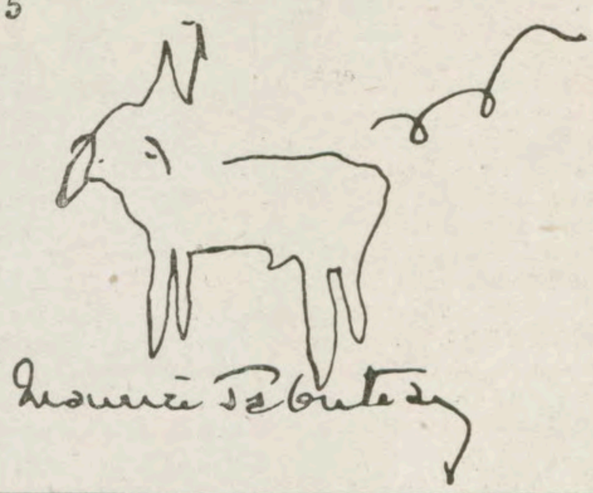


4

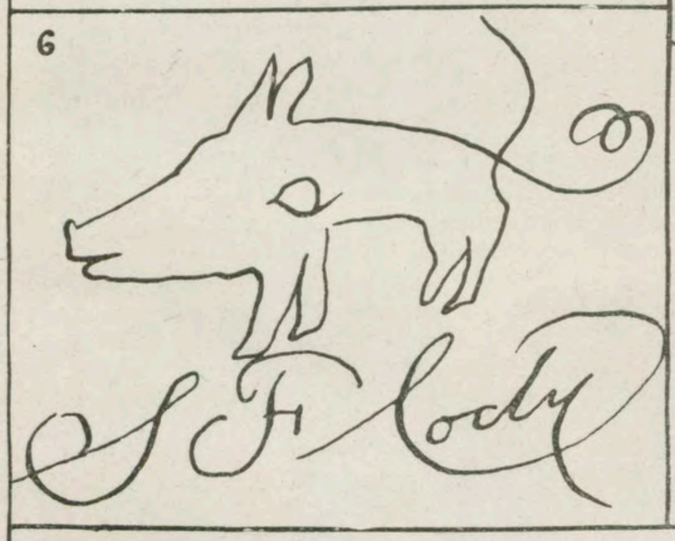




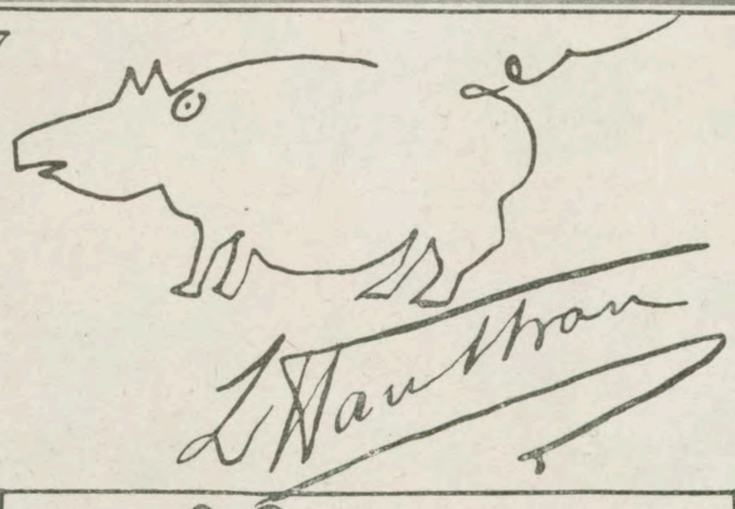
5



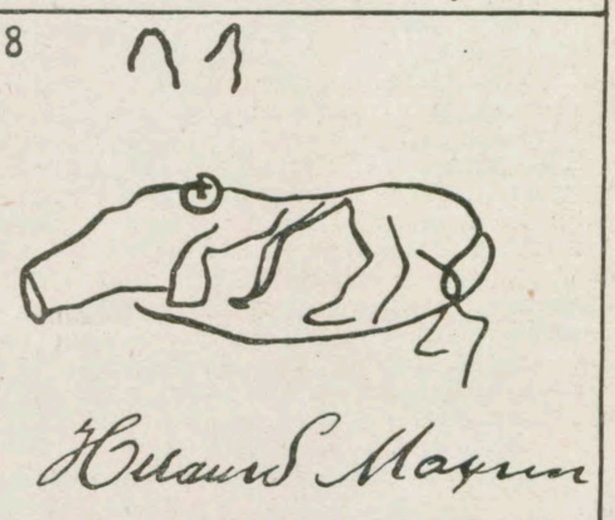
6



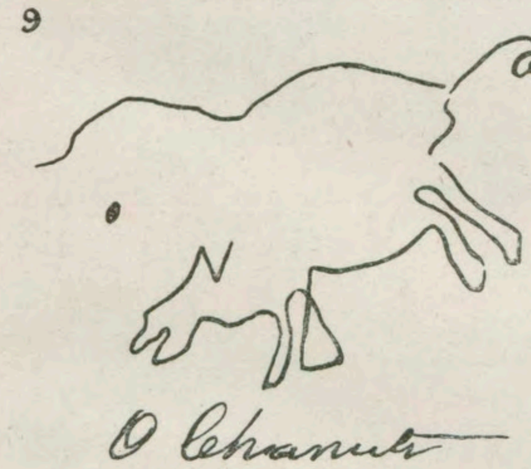
7



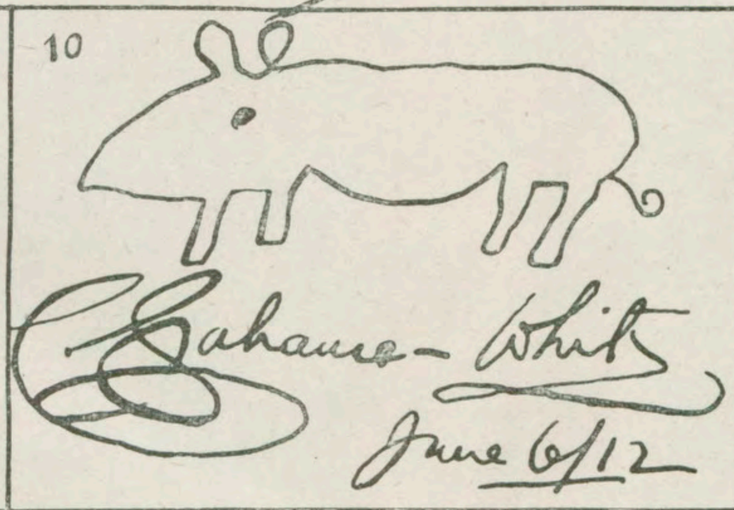
8



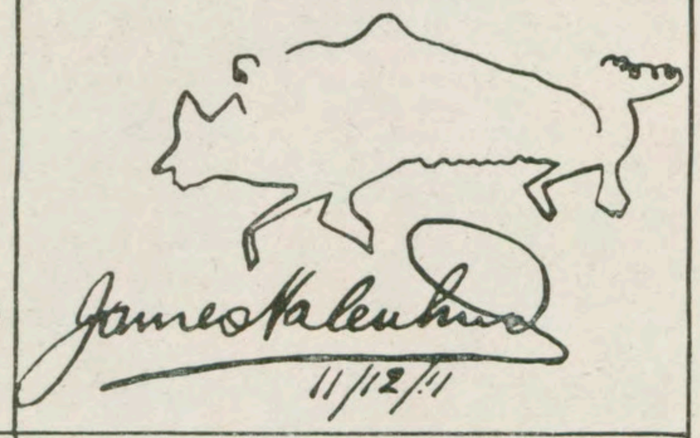
9



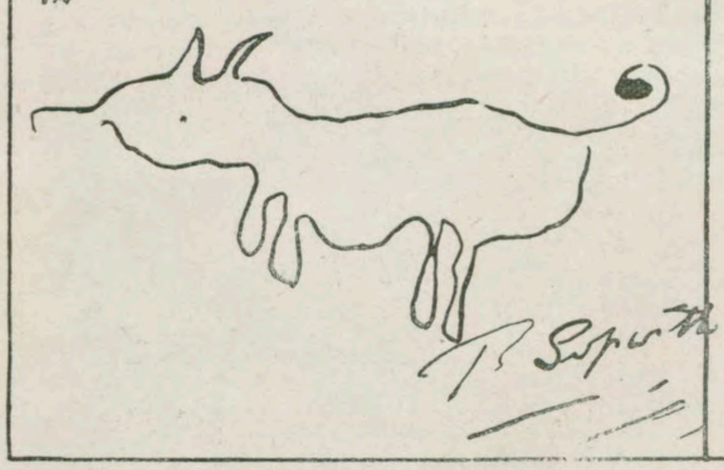
10



11

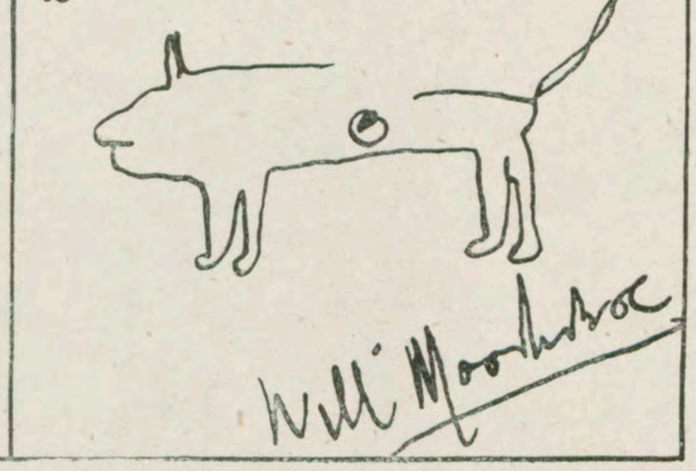


12



Nous proposons aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, ce petit jeu de salon qui fait fureur en Angleterre. Il s'agit de dessiner un cochon. Mais, pour y parvenir, il faut opérer les yeux bandés et ne pas oublier, lorsque le corps est terminé, de placer l'œil du quadrupède. On arrive ainsi à obtenir des résultats très piquants et joyeux. Vous n'avez qu'à regarder les dessins de cette page, qui ont été faits par quelques-uns des plus célèbres aviateurs français et anglais. Et maintenant, essayez vous-mêmes et faites dessiner vos amis, vous constaterez que le jeu du petit cochon est vraiment amusant et original. Vous pouvez ainsi en faisant signer les... dessinateurs, constituer des recueils d'une valeur inestimable. J. M.

13



Nous publions dans cette page plusieurs dessins, représentant des cochons, dûs aux plus célèbres notabilités de l'aviation, opérant les yeux bandés. 1. Dessin de Louis Blériot. — 2. Dessin de Roger Sommer. — 3. Dessin de André Beaumont. — 4. Dessin de Gustave Hamel. — 5. Dessin de Maurice Tabuteau. — 6. Dessin de Cody. — 7. Dessin de Louis Paulhan. — 8. Dessin de Sir Hiram Maxim. — 9. Dessin d'O. Chanute. 10. — Dessin de Grahame White. — 11. Dessin de James Valentine, — 12. Dessin de R. Sopwith. — 13. Dessin de Will Moorhouse.

COUP D'OEIL A L'ÉTRANGER

Tous les mois, à cette même place, nos lecteurs trouveront, en un ou plusieurs articles, les opinions sportives les plus autorisées, de nos confrères de l'étranger.

La première Gordon Bennett

A l'Aéro-Club d'Amérique et à son ancien président, Cortlandt Field Bishop est dû l'honneur de gagner la première course Gordon Bennett pour l'Amérique et de la gagner avec un aéroplane américain.

L'Aéro-Club avait bien voulu me désigner pour représenter ce pays dans l'épreuve internationale qui devait se disputer le 29 août 1909 à Reims, France, M. Bishop couvrant personnellement les frais de l'expédition.

J'avais fait des vols avec une petite 4-cylindres de 25 à 30 chevaux, et les journaux m'avaient attribué des vitesses de 45 milles à l'heure, mais en réalité, l'appareil n'avait guère dépassé les 36 milles et contre les puissants moteurs des Latham et des Blériot, je savais que je n'avais pas de chances. Les dépêches avaient mentionné des essais à 60 milles à l'heure, mais je m'imaginais qu'elles exagéraient sans doute et que si je pouvais atteindre les 45 à 50 milles, j'aurais une bonne chance. J'acceptai donc l'offre de l'Aéro-Club et entrepris la construction d'un engin à huit cylindres, avec 4" d'alésage et 5" de course, calculé pour développer une puissance de 50 chevaux.

La date tardive de mon engagement ne me laissa pas le temps d'essayer ce moteur sur l'aéroplane, avant mon départ d'Amérique. Une course de 30 minutes dans le stand, et il était embarqué pour la France avec l'aéro, qui était pratiquement le double de celui qui servait avec le moteur à quatre cylindres...

Le hangar était prêt, il comprenait deux chambres à coucher garnies, destinées aux mécaniciens, mais je m'installai dans l'une d'elles, et dormis littéralement avec l'appareil jusqu'au jour de la Gordon Bennett.

Il y avait durant la première partie du meeting, beaucoup d'épreuves auxquelles j'aurais pu prendre part; les Américains me pressaient de participer aux essais d'endurance, mais comme je n'avais qu'une machine, et que M. Bishop m'avait laissé toute liberté, je ne partis que dans les courses de vitesse n'excédant pas 20 kilomètres qui étaient la distance de la Gordon Bennett cette année.

Dans ces premières sorties, il parut évident, même aux étrangers, que la machine était vite, comparée aux autres, et ,avant le jour de la Gordon Bennett, on s'accordait à dire que la course se disputerait entre M. Blériot et moi, sauf accidents.

Après un essai soigneusement chronométré, je choisis le meilleur de mes trois propellers, qui, soit dit en passant, excitaient la curiosité des Français, familiers seulement avec les lames métalliques telles quelles étaient employées sur les Antoinette et les Chauvière, et qui étaient aussi en usage sur le Blériot. M. Chauvière eut la bonté de faire un propulseur pour l'adopter à mon engin, malgré qu'un meilleur propulseur sur ma machine dût diminuer les chances de victoire de la France. Finalement, je me décidai à employer mon propre propulseur, et le matin du 29, il fut décidé, entre concurrents, que chacun d'eux aurait un essai et qu'il pourrait choisir son moment de départ, entre 10 heures du matin et 6 heures du soir

Comme j'étais prêt, que le temps paraissait beau, je ne différai pas mon départ et, entre 10 et 11 heures, je m'élançai pour mes deux tours de piste de 10 kilomètres. Le soleil était devenu chaud et des vagues de chaleur s'élevaient au-dessus des plaines de Bétheny, que des flots d'air plus frais venaient remplacer, causant des courants ascendants et descendants qui n'étaient rien moins qu'agréables à un opérateur sans expérience. Je dois avouer que je ralentis plusieur fois l'entrée des gaz pendant le premier tour, n'étant pas encore habitué à la sensation qu'a l'aviateur quand la machine plonge brusquement, mais mon système nerveux s'aguerrissant, j'oubliai la prudence et laissai la valve grande ouverte pendant tout le second tour. Ce qui me fit gagner quelques secondes sur le tour précédent et la course, le temps de Blériot, dans la journée n'ayant été inférieur au mien que de 6 secondes. Mais n'anticipons pas.

M. Latham fit son essai l'après-midi, mais fut moins vite de 5 à 6 milles à l'heure que M. Blériot et moi-même. Les autres compétiteurs ne dépassèrent pas le 35 milles à l'heure, et bien que plusieurs aient fait le parcours, ils n'étaient pas dans la chasse.

Toutes les machines de Blériot, à l'époque étaient munies d'engins Anzani, sauf le numéro 22, qui était pourvu d'un moteur 8-cylindres, 80 chevaux, à circulation d'eau, placé au-dessous des plans, et entraînant par une chaîne un propulseur à quatre lames, à une vitesse un peu moindre que celle de l'engin.

Quand les signaux, au-dessus du stand du juge, annoncèrent que Blériot allait partir pour la Gordon Bennett, M. Bishop m'emmena dans sa voiture jusqu'au stand du juge, de l'autre côté de la piste, pour que nous soyons informés plus tôt de notre destin. Un incident qui se fixa dans ma mémoire fut l'arrêt de la montre de M. Bishop, une montre de 2 000 dollars, la seule au monde de ce genre. Elle pouvait marcher des semaines sans qu'on y touche et ne s'était jamais arrêtée depuis qu'elle avait été faite pour son propriétaire, ce qui remontait à plusieurs années. Nous restâmes assis dans la voiture, sous le stand même du juge, M. Bishop tenant la montre en main.

Blériot fit son premier tour en 2 secondes de moins que je n'avais fait le mien, mais comme il approchait de la fin du second, M. Bishop devint très excité. Blériot semblait faire un temps étonnant. M. Bishop examina la montre avec plus de soin au moment où la grande machine passait la ligne et, à son vif ennui, constata qu'elle s'était arrêtée 10 ou 15 secondes avant l'arrivée, en sorte que nous restions incertains du résultat et qu'il y avait encore une chance; mais déjà je construisais en imagination une machine pour la prochaine Gordon Bennett, qui devrait mieux faire que finir seconde.

Le stand du juge était soigneusement gardé, et M. Bishop lui-même n'en pouvait franchir le seuil. Ainsi nous restâmes assis dans l'auto, attendant. Cinq minutes se passent et rien ne sort. La course a été au moins assez serrée pour nécessiter de sérieux calculs. Cinq minutes plus tard, et sans autre annonce, lentement on voit hisser en haut du mât le drapeau américain, et les noirs, rouges et blancs triangles et carrés, base du système — énigmatique pour qui n'avait pas acheté le programme contenant la clef des signaux — furent disposés selon un ordre qui voulait dire que la France devrait aller en Amérique chercher la Coupe en 1910.

GLEN H. CURTISS. *(Flying.)*

La dernière allumette

UN conte d'Edgar Poë qui finirait bien, et dont nos journaux n'ont apporté que le dénouement heureux à la colonne des faits divers, cette histoire, aussi véridique que dramatique de deux aéronautes repêchés — c'est le mot — par des pêcheurs au moment où, naufragés de l'air, ils allaient sombrer « dans les gouffres amers ». Si poignante en soi, l'aventure le devient singulièrement plus encore quand on en lit les péripéties dans le *Daily Mail Over sea edition* (ne pas confondre avec le quotidien *Daily Mail*).

« Blottis, nous dit-il, dans la nacelle d'un ballon, sur le point de se perdre en pleine Manche et en pleine nuit, deux aéronautes ont échappé à la noyade certaine, en frottant ce qui se trouvait être leur dernière allumette disponible, comme signal de détresse. »

Les « balloonistes », deux sportsmen bien connus du Royal Aéro-Club, MM. Arthur Turner et Rolan, avaient quitté Battersea, le jeudi à midi 1/2, avec l'intention de faire une simple balade aérienne. Ils commencent par s'élever à 3.000 pieds, descendent à Buxter, repartent. Je glisse sur ce début... Mais, bientôt, le vent fraîchit, « l'obscurité vient et, avec elle, un brouillard épais, et la pluie ». Les voyageurs perdent le Nord, l'humidité alourdit l'enveloppe: tous les sacs de lest, moins un, ont été jetés, et le ballon descend, descend, n'est plus qu'à 50 pieds de l'élément perfide: en péril d'être submergé. Pendant deux heures — deux heures d'angoisse — les aéronautes lancent, dans la nuit, leurs appels désespérés, et le silence seul leur répond. Plusieurs steamers passent à leur portée, qu'ils entendent — raffinement de supplice — mais dont ils ne sont pas entendus. Dans ces minutes affreuses déjà, les condamnés — en apparence — conviennent généreusement que, lorsque viendrait la minute suprême, l'un des deux sauterait à l'eau pour donner à l'autre une dernière chance. Et M. Rolan, sur le dos de sa carte (géographique), avec un adieu à sa femme, crayonne: « Nous ne savons pas à quelle distance nous sommes de la mort. »

C'est alors qu'ils découvrent — qu'ils croient découvrir — à l'horizon, une lueur. Que faire? Il leur restait trois allumettes. La première rate, la seconde prend et brûle pendant cinq secondes, la troisième rate encore. Mais la seconde avait été vue, qui devait être leur salut. Vers la faible lumière, les pêcheurs avaient mis le cap, et à toutes rames, ils arrivaient, ils atteignaient la nacelle « au moment même qu'elle rasait l'eau; ils embarquaient, plus morts que vifs, les passagers pour, deux heures après, les débarquer à Eastbourne. »

Morale: N'oubliez pas vos allumettes quand vous montez en ballon et, pour plus de sécurité encore, emportez un briquet. P. H.

L'entraînement pour le Cross-Country

TOUT d'abord, parlons de l'équipement. Le gilet à un shilling, peut aller, à condition d'être porté sous un bon sweater à longues manches, sauf au moment de la lutte même, alors on peut se dispenser de ce dernier. Mais on a perdu plus de courses par le manque que par le port d'un sweater. Des culottes de football, ou quelques autres substantiels knickers, sont préférables pour l'usage au fin et court tricot. Inutile d'acheter des bas spéciaux. Toute paire, un peu épaisse, s'adaptant bien, fera l'affaire. Si vous voulez, mettez-les par-dessus une paire de chaussettes de cuir lavables (je l'ai toujours fait pour éviter les ampoules). Les chaussures de caoutchouc pourront servir comme expédient; mais elles sont mauvaises et inconfortables. La vraie chaussure, pour cross-country, c'est le soulier de course solide, aisé, avec de petits talons, des pointes très courtes, une courroie attachée en haut du soulier, à l'arrière, pour être fixée autour de la cheville. Par temps froid, on pourra porter des gants.

Il est absolument impossible de courir à cross-country sur ses orteils. Essayez-en sur un champ labouré, ou sur tout terrain lourd et vous m'en direz des nouvelles. Il est possible, toutefois, de courir sur ses orteils, quand la route est lonne et ferme le sol, mais on ne saurait le recommander comme règle; mieux vaut courir le pied pratiquement à plat sur terrain lourd et avec la plante du pied sur terrain facile. Ce mode de progression sera trouvé très préférable.

La course cross-country la nuit est folie et impossibilité. Joe Binks en essaya quand il s'entraînait pour la dernière course olympique de Marathon; résultat: une chute dans l'obscurité sur un tas de pierres, qui faillit lui coûter la jambe et lui coûta sa chance dans la course, à laquelle il ne put naturellement prendre part. Pourquoi, tout de suite, ne pas se bander les yeux pour s'entraîner? Ce serait drôle au moins, si dangereux.

Je ne suis pas sûr que la course de nuit ne fasse pas plus de mal que de bien, toujours. Je crois que si les coureurs de cross individuels s'astreignent à trotter ou à marcher très vite en rentrant chez eux de leur besogne, au lieu de prendre le train ou le tram, et dès qu'ils arrivent étaient dévêtus, épongés, frictionnés avant de se mettre à table, un soir sur deux ou même tous les soirs; que s'ils faisaient un véritable essai de cross-country une fois par semaine, en courant très lentement jusqu'au point dicté par la nature, sans violence excessive à soi-même, et finissant toujours par un peu de vitesse, exactement, en accroissant graduellement l'allure pendant le dernier mille ou un peu moins, ils n'arriveraient pas seulement à se mettre vite en bonne condition pour toute compétition, mais nous donneraient vite un lot de cross-countryistes assez bons pour gagner des internationales et des Marathon n'importe où dans le monde, au lieu d'avoir à se contenter des places de derrière, comme nous avons dû faire depuis quelques années, faute de prendre un réel et intelligent intérêt dans l'entraînement et la pratique du sport.

Je voudrais que tous les coureurs de cross-country se rendent bien compte du fait que c'est le train, non la distance, qui tue, et que la meilleure façon d'acquérir train et énergie pour presque tous les jeux, c'est de courir les plus longues distances possibles à travers champs sans se mettre vraiment à l'ouvrage, et de toujours finir vite. Si tous les athlètes voulaient seulement se loger cela une bonne fois dans la tête, ils s'en trouveraient tous bien.

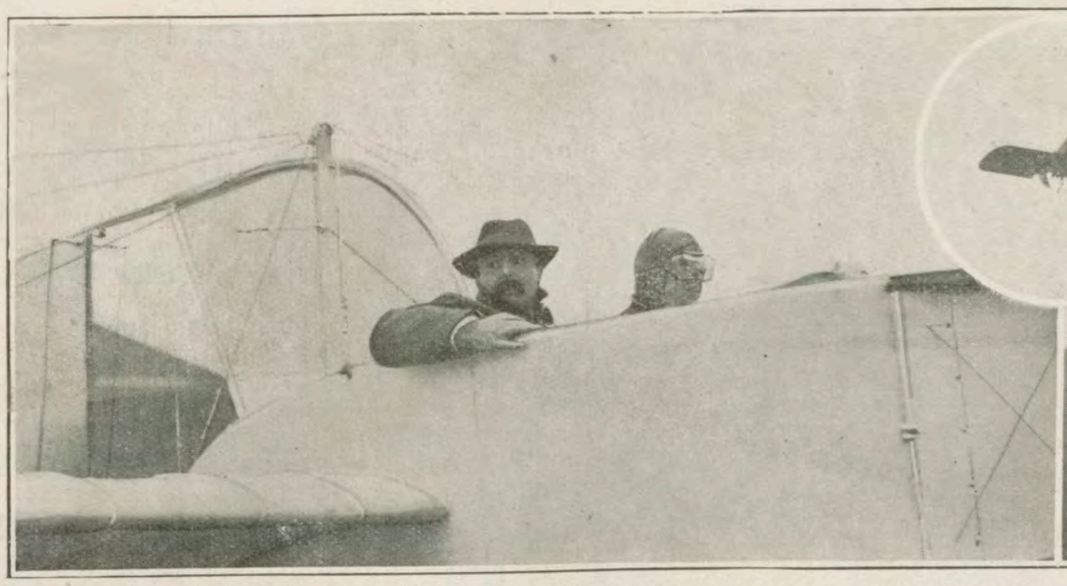
W. GEORGE. *(Health and Strength).*

NOTRE CONCOURS DE PROPAGANDE

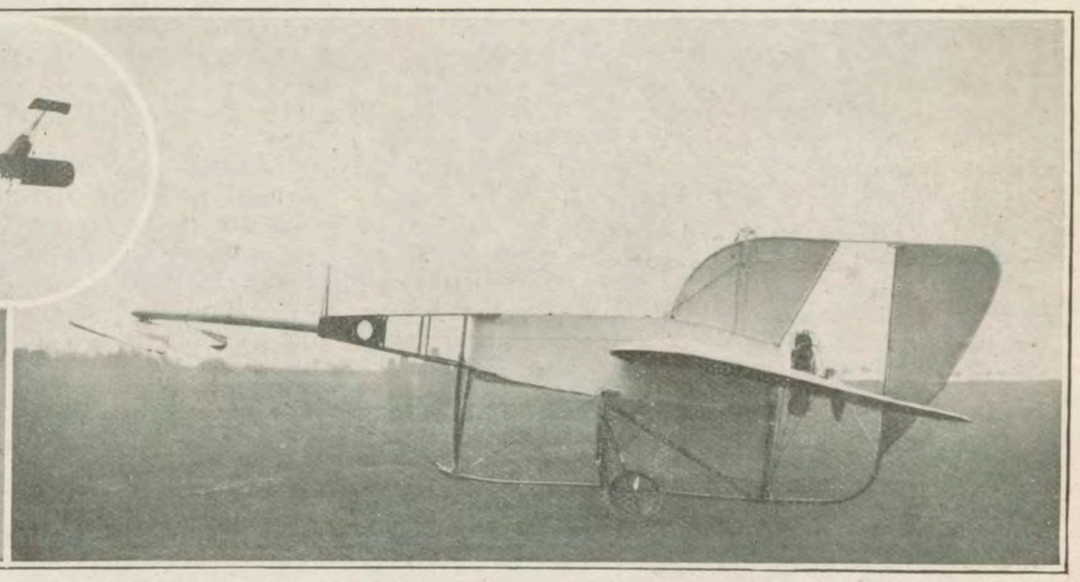
Rappelons à nos abonnés qu'un grand Concours de Propagande, dont ils trouveront tous les détails dans le numéro de la *Vie au Grand Air* du 16 novembre dernier, leur est réservé pendant l'année 1913.

Ce Concours, doté de plus de 3.000 francs de Prix, en livres de la librairie Pierre Lafitte et Cie, est des plus faciles, et ne peut manquer d'intéresser nos fidèles abonnés.

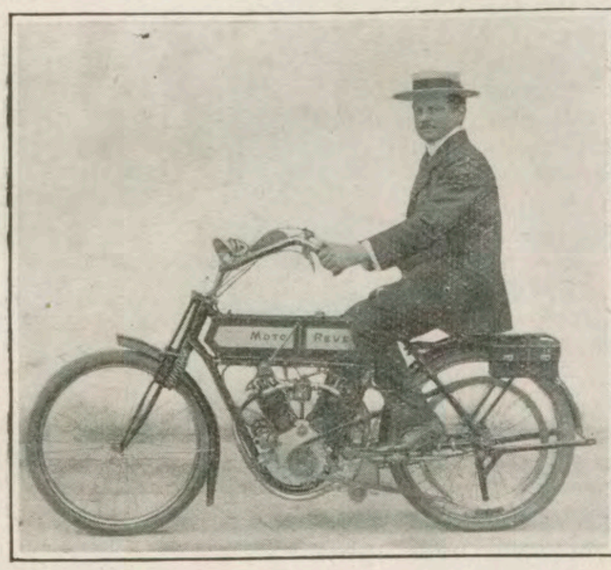
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



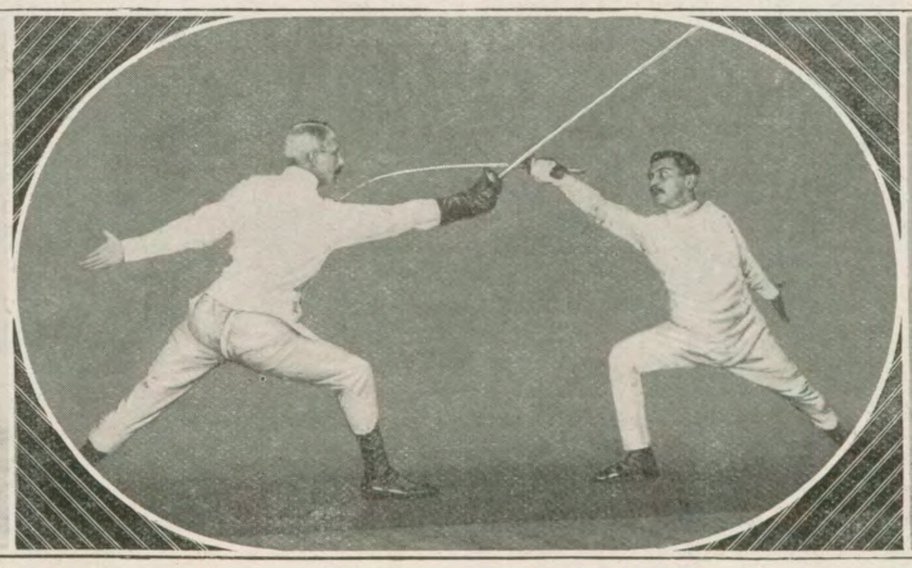
M. Blériot prend place aux côtés de son pilote, l'adroit Perreyon, pour se rendre compte des qualités de vol du nouveau canard Blériot, qu'il vient de faire établir. En médaillon : le canard prend de la hauteur au-dessus de l'aérodrome de Buc.



"Le canard" Blériot vu de côté; sa forme est très particulière. Il décolle très rapidement et peut emporter une très forte charge; Perreyon qui l'a mis au point, a exécuté à son bord, de véritables acrobaties aériennes.



M. Georges Pavid, gagnant du premier raid motocycliste Le Caire-Alexandrie et retour en 11 h. 20 m. 30 s. sur une motocyclette 2 cylindres de 4 chevaux.



Félix Vigereno (à droite) le nouveau champion de Hollande de fleuret, faisant un assaut avec son maître le professeur Giovanni Giandminici (à gauche). Il prendra part à tous les grands tournois de l'an prochain.

L'équipe de la Salle Baudry composée de M. Van Praag, du lieutenant Touny et de notre collaborateur Joë Bridge, qui a remporté le challenge Léo Nardus.

Une maison anglaise d'articles de sport a organisé des links sur son toit, ce qui permet à tout client d'essayer les clubs qu'il vient acheter.

L'Aéro-Club de France a offert le 5 décembre, au Palais d'Orsay, un diner en l'honneur des aviateurs: Védrines et Prévost; des aéronautes : Bienaimé, Rumpelmayer, Leblanc et Jourdan les triomphateurs des deux Coupes Gordon Bennett et de Garros et Léon Barthou. M. Jean Dupuy, ministre des Travaux publics présidait le banquet.

Mmes Malvina de Stobbeleere et Jenny Huyvert, parties d'Anvers ont l'intention de se rendre à pied à Batavia dans les Indes Néerlandaises. Elles sont actuellement à Dijon.

La semaine dernière a été marquée par de nombreux banquets. Le syndicat des aviateurs a tenu lui aussi à réunir ses membres en un diner très cordial.

Joë Fogler qui en compagnie de Rutt a gagné la course des six jours de New-York, devant Bedell-W.-Mitten.

Walter Rutt le co-équipier de Fogler dans la grande épreuve américaine; les deux hommes couvrirent 4.281 kil. 349 m.

Le banquet Peugeot s'est tenu dimanche dernier au Palais d'Orsay. Plus de 500 convives y assistaient. M. Robert Peugeot, fit un discours très applaudi. MM. G. Prade, Armand Peugeot et Faroux prirent aussi la parole.

FOOTBALL-RUGBY

Sélection nationale

La France a 20 bons joueurs.

J'écris ces lignes après le match « Possibles-Probables », joué dimanche à Bayonne, mais elles paraîtront alors que l'équipe de France aura déjà été formée.

Il est donc assez délicat d'étudier ici un probléme qui sera résolu avant que d'avoir été soumis à nos lecteurs.

Pourtant, il est des réflexions qui s'imposent. La deuxième grande partie de sélection, qui mettait aux prises les Possibles et une équipe assez mixte des Probables — puisque ni Failliot, ni Boyau, ni de Beyssac, ni Forgues, ni Sentilles ne jouaient dans les rangs de ces derniers — était en réalité la première qui put fournir de véritables indications aux officiels chargés de constituer définitivement notre Quinze national. Le match Nord-Sud fut une erreur. Nous l'avons dit, nous le répétons plus que jamais.

Les plus enragés partisans du « Nord-Sud », tel qu'il fut disputé cette année,peuvent en effet s'apercevoir, eux-mêmes, aujourd'hui que l'indécision des sélectionneurs doit être plus grande que jamais après la partie de dimanche dernier.

Dix, douze avants restent en compétition pour huit places ; entre les deux demis de mêlée, un choix paraît bien difficile ; six ou sept trois quarts paraissent s'imposer, et il ne faut que quatre titulaires !

Comment vont s'en sortir nos sélectionneurs ? Et quel que soit le résultat de leurs délibérations, il fera certainement des mécontents.

Il ne faut pas trop attacher d'importance au résultat numérique du match Possibles-Probables. Ces derniers furent battus par 16 points à 12, mais leurs 12 points comportent quatre essais, tandisque les vainqueurs n'en marquèrent que trois, augmentant seulement leur « score » par 3 buts, dont un sur coup franc.

D'autre part, comme je l'indiquais plus haut, ni Failliot, ni Boyau, ni de Beyssac ne purent venir à Bayonne tenir leur place dans les rangs des Probables, tandis qu'au contraire Sentilles et F. Forgues renonçaient à leur poste dans cette dernière équipe pour aller lutter dans les rangs des Possibles aux côtés de leurs habituels équipiers du midi.

Il y eut donc beaucoup plus d'homogénéité chez les Possibles ; il y eut aussi cette farouche volonté de vaincre, de s'imposer ; c'était, en somme, une équipe de bayonnais luttant sous les yeux de leurs compatriotes, et soutenus par l'ambiance. On sait ce que vaut ce handicap moral.

Il ne faudrait pas trop se laisser influencer par ce seul résultat. Une longue pratique des grands combats internationaux me fait l'acharné partisan de cette théorie qu'il faut au « quinze » de l'équipe de France une majorité de vieux joueurs endurcis, réfractaires au « trac », connaisseurs de toutes les ficelles galloises, de toutes les violences anglaises ou écossaises, ces vieux joueurs encadrant, entraînant, soutenant les trois ou quatre nouvelles recrues, qui, elles, sont fortes de leur ardeur, de leur jeunesse bouillonnante et qui, par leur énorme activité, infusent un sang nouveau à l'organisme tout entier. C'est ce principe qui fut adopté pour former, l'an dernier, l'équipe qui faillit — oh, d'un cheveu ! — battre le Pays de Galles chez lui.

Ceci dit, voyons ce dont nous pouvons disposer cette année pour constituer notre Quinze national.

Evidemment, la tâche serait beaucoup plus aisée, si le camp des « Probables » avait pu passer deux fois ; la première, dans sa composition initiale, contre le Sud, par exemple, ainsi que l'équipe d'Angleterre qui, elle, joue successivement contre le Nord, contre le Sud, puis contre « le Reste » de l'Angleterre.

C'est ainsi que nous aurions vu, à Nantes, les lignes arrières de la France — telles que nous les concevions il y a un mois — c'est-à-dire Dufau, Sentilles, Burgun, Failliot en trois-quarts, Larribau et Lane en demis, jouer contre les Jaurréguy, les Hedembaight et les Chateau. Puis alors, après une première correction, nous aurions revu ces mêmes hommes, avec des formations légèrement différentes, jouer une seconde fois les uns contre les autres, dimanche dernier à Bayonne.

On aurait pu aligner Jaurréguy, Sentilles, Burgun, Dufau, contre une autre ligne de trois-quarts comportant André, Lane, Dedet et un ailier tel que Poeydebasque, tandis que d'un côté ou de l'autre, on aurait essayé, soit une combinaison Larribau-Chateau contre Herdembaight-X., ou encore Larribau-X, contre la paire des demis bayonnais.

Une équipe nationale, pour être vraiment digne des grands succès, doit pouvoir subir ces changements — qui sont obligatoires en cours de saison — sans en être véritablement affectée. Deux matches de sélection, au lieu d'un, nous auraient permis d'entraîner nos « probables » à ces diverses transformations.

A l'arrière, plus que jamais, Dutour s'impose. A part lui, Combes, seul, est à peu près sûr. Et Combes est hors de combat.

En trois-quarts, deux combinaisons se présentent :

A une aile, Jaurréguy-Sentilles. A l'autre, Burgun-Failliot.

Mais aussi, nous laissons de côté et Lane qui n'a décidément pas encore sa place au poste de demi d'ouverture, et Dufau, et Jacques Dedet. Or, le premier est un mur dans la défense, le second est un ailier aux très précieuses qualités, le troisième vient de prouver qu'il avait retrouvé sa grande forme, et dans l'attaque et dans la défense. Nous avons même encore en réserve André, Fouillassart, Poeydebasque. Décidément, nous sommes riches en trois-quarts, cette année.

Mais, étant donné que, dans les grands combats internationaux, il faut, en trois-quarts centre, des hommes très sûrs, ayant toute leur tête, et sachant à la fois attaquer droit et défendre habilement, j'opte pour Sentilles et Burgun, chacun avec leur ailier favori : Jaurréguy et Failliot.

En demis, même incertitude cruelle, Larribau à la mêlée ? Oui ! mais avec quel demi d'ouverture ?

Je préfère encore Larribau à Hedembaight, sur le souvenir de toutes les belles parties internationales qu'il joua l'an dernier. Mais, Hedembaight a cet avantage inappréciable de nous offrir, en sus de sa personnalité, un excellent demi d'ouverture : Chateau.

Donc, Hedembaight-Chateau ou bien Larribau-Lane ?

Ma foi ! bondissez si vous voulez. Mais je réponds : Larribau-Chateau. Les deux hommes se connaissent, Larribau a un jeu très classique auquel Chateau s'appropriera immédiatement.

En avants, je vois de Beyssac, Pascarel, Tavernier, puis Leuvielle et Mounic, et enfin F. Forgues, Legrain et Communeau. Et ce serait un huit solide et actif, dans lequel je n'aurais que le regret d'avoir vu sacrifier Thil, Favre et Lerou.

Mais pourquoi écrire sur du sable ? Presque tout sera fait, lorsque vous aurez lu ces élucubrations.

Géo Lefèvre.

Poignée de nouvelles.

— Jean Bouin a repris son entraînement de cross-country. Il espère dépasser l'exploit de Shrubb, en gagnant, cette année, son troisième « Inter-Nations ».

— Il est fort vraisemblable, que, malgré les récents incidents, que l'on n'a pas oubliés le match France-Afrique du Sud sera joué à Bordeaux.

— Henri Desgrange, directeur de l'*Auto*, s'entraîne, lui aussi, de façon très régulière Il est maintenant capable de courir un cross de 12 kilomètres à un bon quinze de moyenne. Et il a tout près de 50 ans.

— Les incidents qui viennent de se dérouler à propos du racolage des footballeurs nécessitent de nombreuses enquêtes. L'Angletterre, voyant que nos joueurs pouvait menacer les siens, les a exigées. Suivant son habitude, elle aimerait mieux tenir que courir.

ESCRIME

Le Prix Carrichon

Un match franco-anglais à Londres.

C'est René de Eynde qui a gagné le Prix Carrichon, organisé par l'Académie d'Epée de Paris. J'ajouterai qu'il l'a gagné en grand tireur, et sans recevoir la moindre touche. La performance est d'autant plus méritoire que la finale de cette épreuve réunissait un lot de très fines lames : J.-H. Brisson, qui nous revient dans une forme exceptionnellement brillante ; le comte de Croizier, dont le jeu mordant et autoritaire sut à maintes reprises s'imposer victorieusement ; le lieutenant Testard, Violet, Holden, de Quivières, etc.

J'eus la consolation de battre Lion, Weill et le marquis de Saint-Jean-Lintillac, dans une poule où le maître Ayat avait réuni les éliminés du Prix Carrichon... Pauvre de nous ! !... Adolphe Lion, qui tire ce mois-ci, je crois, contre le maître Filippi, et au fleuret, a quelque peu modifié son jeu. Ses parades n'avaient pas, à l'épée, l'efficacité d'un bon arrêt. (Trombert va me manger s'il lit ces lignes)...

Nous avons matché samedi dernier l'équipe anglaise du Sword-Club, à Londres. Vous avez dû voir, dans les journaux, le résultat de cette intéressante épreuve. J'y reviendrai, très en détail, dans notre prochain numéro.

Joe Bridge.

SPORTS D'HIVER

Les pistes hivernales[1]

Les terrains de Davos.

(*Suite*)

Parfois, ceux qui se sont particulièrement distingués, font disputer, en fin de saison, un prix qui porte leur nom.

Le public se passionne pour ces spectacles. Sur les 15.000 hivernants de Davos, il y en a bien un quart à s'intéresser ou à pratiquer le bob ou le luge. Chacun encourage ses favoris, surveille l'entraînement du matin, visite les bobs du garage, s'entretient avec les équipiers. On appuie les chances des concurrents de paris ou de *sweapsteaks* qui se chiffrent par dizaines de mille francs. Il n'y a jamais moins de cinq cents spectateurs au deuxième grand virage, ni de quinze cents pressés dans les tribunes de l'arrivée, sans compter la masse de ceux échelonnés sur les points intéressants du parcours, et Dieu sait, s'il y en a !

Mais, me direz-vous maintenant, quels dividendes la *Davos Tobboganing Company*, qui a souscrit le capital nécessaire à la construction de la piste, qui paye l'entretien et qui donne les prix, peut-elle distribuer à ses actionnaires ? Les sources et le montant des bénéfices sont assez nombreux : il y a tout d'abord le droit d'usage de la piste : 2 francs par bob, 0 fr. 50 par luge ou équipier, et c'est, chaque jour, un va et vient ininterrompu ; les engagements de course, uniformément fixés à 10 francs par équipe ; la vente des programmes ; les cartes d'accès aux virages et aux tribunes, dont on vend pour près de 10.000 francs. Bon an, mal an, on peut tabler sur un revenu de 15.000 à 20.000 francs, ce qui couvre largement les frais et laisse encore un peu de marge pour les intérêts du capital souscrit.

LA CONSTRUCTION D'UN VIRAGE

Permettez-moi, maintenant, pour terminer ces aperçus techniques, quelques vues d'ensemble et quelques impressions très personnelles.

Je ne crois pas qu'il existe d'autres stations où le bob, le luge et le skeleton soient pratiqués sur une aussi large échelle, ni par de meilleurs sportsmen qu'à Davos, où l'on rencontre une piste aussi remarquable et véritablement passionnante, tant par la difficulté vraiment très grande du parcours, que par la science et la qualité des concurrents, acharnés à une lutte tout amicale.

Sur les quinze à vingt engagés d'une course importante de janvier, la moitié sont de vieux habitués du bob, parfaitement outillés, admirablement entraînés et très décidés à gagner.

Quelle rivalité entre des équipes comme celle du *Lutin*, de *Sanga Sanga*, de *Torpedo*, de *Taffy*, Français, Hollandais, Allemands ou Anglais, rompus de longue main, à tous les trucs du métier ! entre des capitaines ou des braeck, comme MM. Engel ou Becci, Luders, Menton, Bleuler, etc., etc., vieux pratiquants de la Shatzalp !

Aux derniers jours de décembre, le bobsleigh garage, vaste hall élevé vis-à-vis le Curhaus, ne désemplit plus. De toutes parts, les bobs, démontés et graissés pendant l'été, sont remontés et fourbis à neuf. Chaque équipe possède une véritable écurie de trois à quatre bobs, à nombre de places, grosseur de fers et poids différents. Chacun a son numéro d'ordre, son nom inscrit au mur sur une planchette peinte à ses couleurs, son coffre à pièces de rechanges et à outils, ses tréteaux, sur lesquels chaque bob repose le ventre en l'air, pour faciliter la visite et l'astiquage des fers.

(A suivre.) Renaud de la Frégeolière.

Poignée de nouvelles

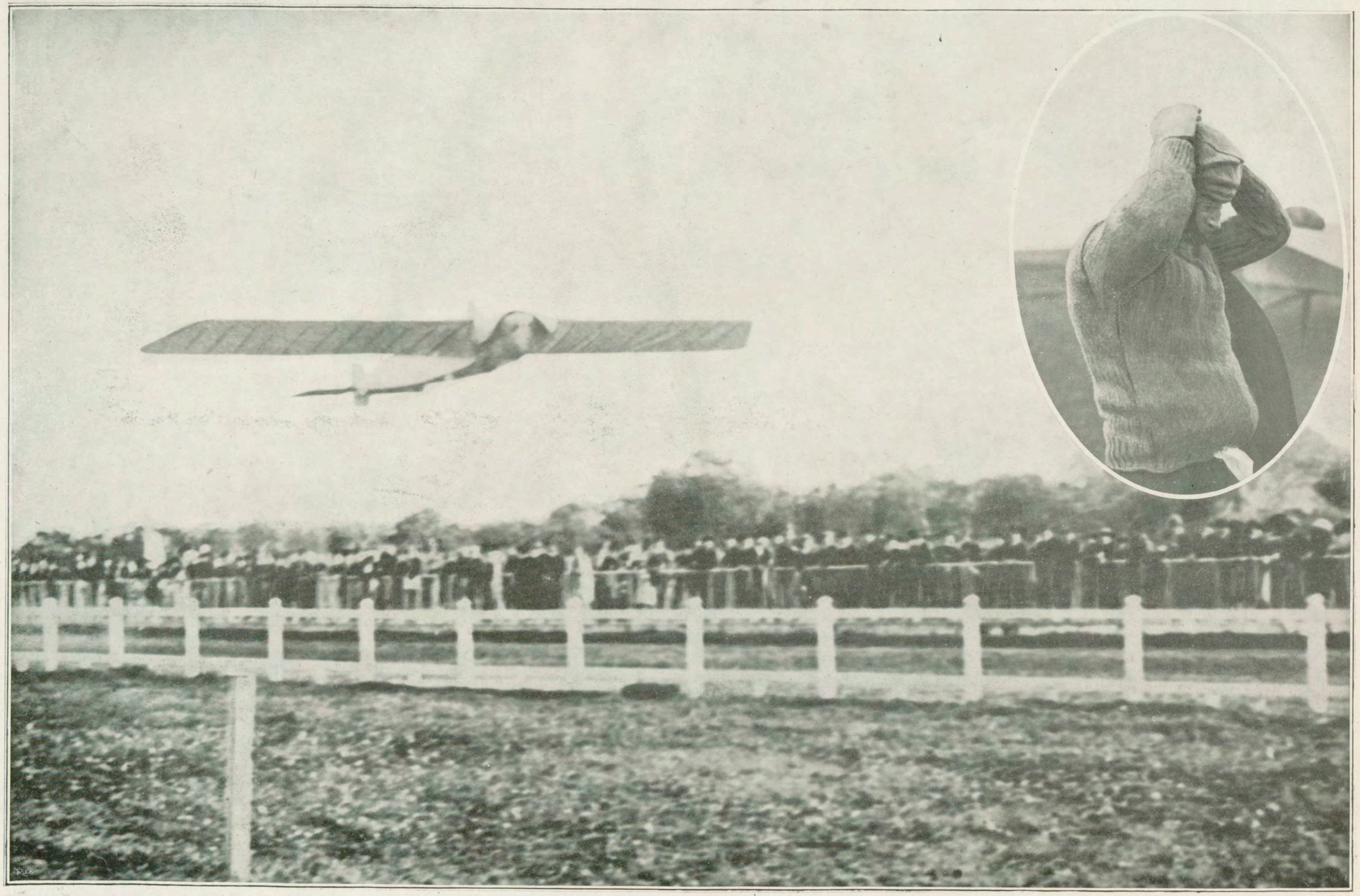
— Les jeux du Nord, continuation des Jeux Olympiques, se disputeront à Stockholm dans les premiers jours de février.

— Du 6 au 9 février, se disputera, à Oberhof, le championnat d'Allemagne de ski. Le duc de Saxe-Cobourg-Gotha y assistera.

— On dit que, l'an prochain, Paris possédera un nouvel établissement, très vaste, de patinage sur glace, situé à proximité du bois de Boulogne.

(1) Voir les N°s 742, et 743.

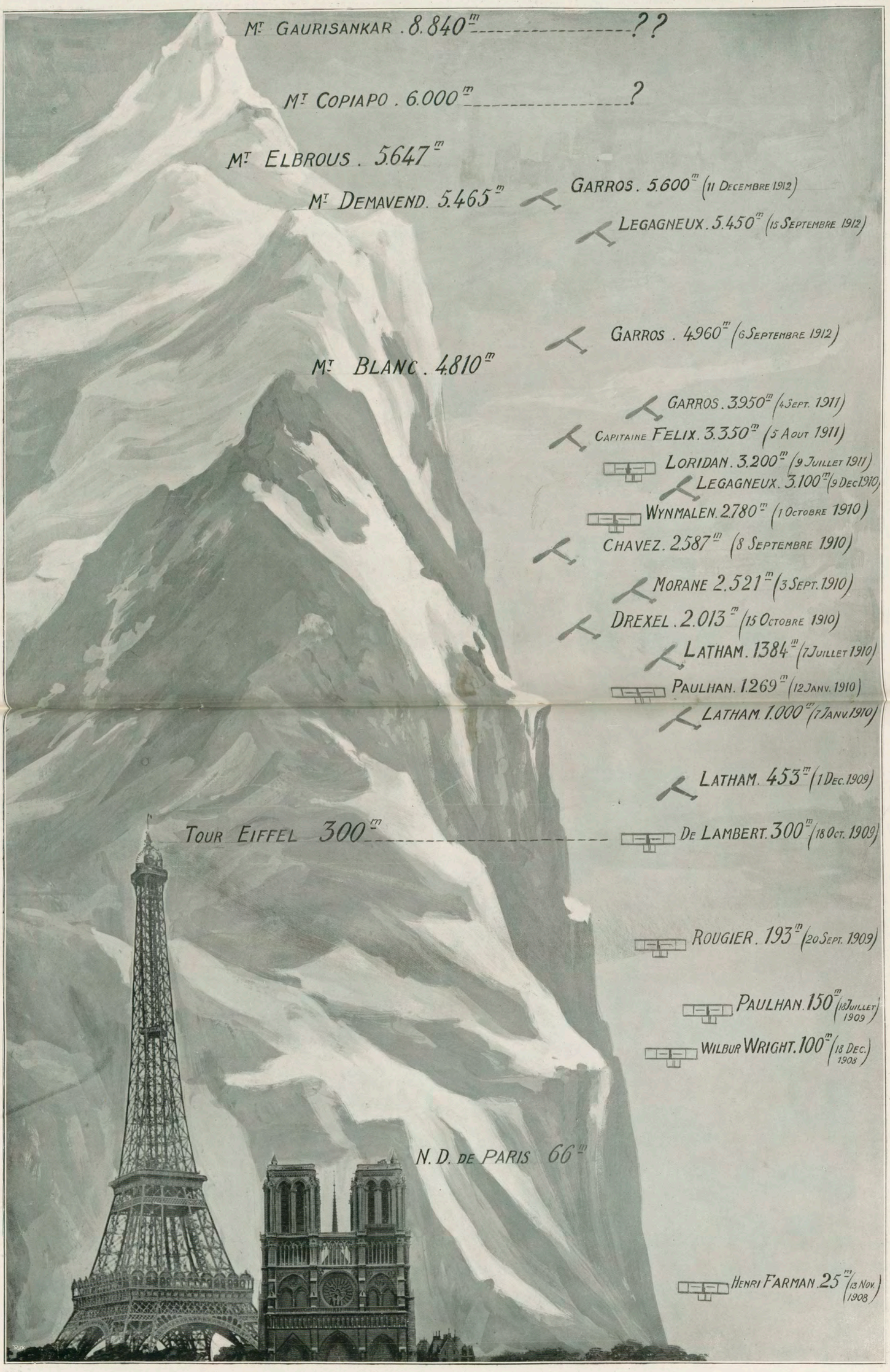
ROLAND GARROS MONTE A 5.601 MÈTRES



LE DEPART DE GARROS POUR SON RECORD.

Le 11 Décembre, Roland Garros a mis un nouveau succès triomphal à son actif. Malgré la saison froide, qui l'avait obligé à aller à la recherche d'une température plus clémente, il parvint à s'élever, sur son Morane-Saulnier, 80 chx, à 5.601 mètres d'altitude, battant de 151 mètres le précédent record, que détenait Legagneux, qui l'avait lui-même ravi à Garros. Le duel entre ces deux prodiges de l'air va-t-il continuer ? Au cours de son entrainement, Garros était monté, le 8 décembre, à 4.000 mètres et le 9, avait dépassé 5.000 mètres. En quatre jours, il avait totalisé près de 15 kilomètres de hauteur. En médaillon, Garros se couvre chaudement avant de s'aventurer à travers les nues. (Monoplan Morane-Saulnier, hélice intégrale Chauvière). Nous publierons dans notre prochain numéro un article de Garros sur son record.

LES ÉTAPES DU RECORD DE HAUTEUR


Mt GAURISANKAR . 8.840m ----------??
Mt COPIAPO . 6.000m ----------?
Mt ELBROUS . 5.647m
Mt DEMAVEND. 5.465m
GARROS . 5.600m (11 DECEMBRE 1912)
LEGAGNEUX . 5.450m (15 SEPTEMBRE 1912)
GARROS . 4960m (6 SEPTEMBRE 1912)
Mt BLANC . 4810m
GARROS . 3950m (4 SEPT. 1911)
CAPITAINE FELIX . 3.350m (5 AOUT 1911)
LORIDAN . 3.200m (9 JUILLET 1911)
LEGAGNEUX . 3.100m (9 DEC 1910)
WYNMALEN . 2780m (1 OCTOBRE 1910)
CHAVEZ . 2587m (8 SEPTEMBRE 1910)
MORANE 2.521m (3 SEPT. 1910)
DREXEL . 2.013m (15 OCTOBRE 1910)
LATHAM . 1384m (7 JUILLET 1910)
PAULHAN . 1269m (12 JANV. 1910)
LATHAM 1.000m (7 JANV. 1910)
LATHAM . 453m (1 DEC. 1909)
TOUR EIFFEL 300m ----------
DE LAMBERT . 300m (18 OCT. 1909)
ROUGIER . 193m (20 SEPT. 1909)
PAULHAN . 150m (13 JUILLET 1909)
WILBUR WRIGHT . 100m (18 DEC. 1908)
N. D. DE PARIS 66m
HENRI FARMAN . 25m (13 NOV. 1908)

DE 25 MÈTRES D'ALTITUDE A 5.600 MÈTRES

Nous avons réuni dans cette page toutes les performances remarquables d'altitude, réalisées dans l'aviation depuis ses débuts. D'après ce tableau, on constate que, dans cette spécialité, qui exige une énergie et un courage à toute épreuve, et qui constitue le véritable critérium des qualités du pilote, seuls les grands champions se sont signalés. Il est curieux de voir le bond prodigieux effectué en quatre ans par les virtuoses de l'air. Où sont les 25 mètres d'altitude, réussis pour la première fois par Henry Farman, qui semblaient un exploit fantastique qui ne pourrait presque pas être renouvelé. Au début, les tours de Notre-Dame de Paris étaient un maximum, puis la tour Eiffel servit de point de comparaison, les montagnes succédèrent, le Mont-Blanc à été dépassé de près d'un kilomètre et déjà nous envisageons la possibilité pour un aviateur de monter aussi haut que le recordman du monde des pics : le mont Gaurisankar qui atteint 8.840 mètres.

LA "CRESTA RUN" A SAINT-MORITZ

UNE DESCENTE EN TOBOGGAN

La "Cresta Run" de Saint-Moritz est l'une des plus belles pistes de sports d'hiver qui soit au monde. Notre photographie représente une descente fantastique en toboggan, et une vue des fameux virages de cette route. Les abris de toile, qu'on aperçoit à gauche, à l'endroit où les spectateurs se sont placés, sont destinés à protéger les virages contre les ardeurs du soleil, afin de ne pas abîmer la piste.

PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

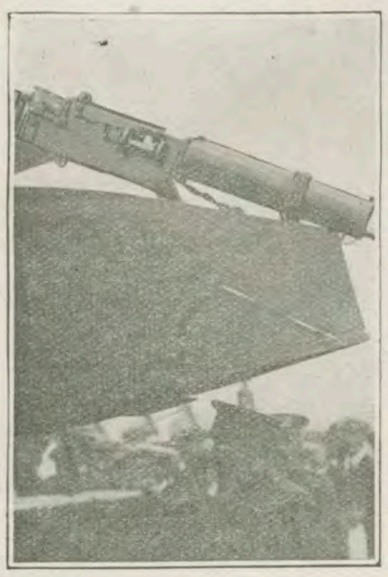
RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

La guerre aérienne.

Est-ce qu'un canon à tir rapide, à bord d'un dirigeable, ou une mitrailleuse à bord d'un aéroplane provoquent un recul pouvant compromettre la stabilité et, par conséquent, nuire au lieu de servir ?

Il est bien évident que le tir d'un canon à bord d'un dirigeable, comme celui d'une mitrailleuse à bord d'un aéroplane, provoquent un recul ; mais l'influence de ce recul ne peut être nuisible et devenir dangereux que s'il est disproportionné avec la masse de l'appareil aérien où le tir est effectué.

Des expériences de tirs réels accomplies en Allemagne, à bord de dirigeables rigides du type Zeppelin perfectionné, ont démontré que l'influence perturbatrice du tir des canons d'une même bordée est sensible, mais n'affecte



UNE MITRAILLEUSE A L'AVANT D'UN BIPLAN

pas dangereusement la stabilité du ballon. La preuve est donc faite expérimentalement.

D'autre part, les engins utilisés jusqu'ici pour le tir à bord des aéroplanes, sont plutôt des fusils à tir rapide que des mitrailleuses. Leur puissance balistique et l'intensité de leur feu suffisent dans l'état actuel de l'aviation. On les place dans l'axe du fuselage, sur une traverse renforcée, ou sur l'un des longerons longitudinaux. Mais, en raison même de leur position et de la construction de l'aéroplane qui les supporte, le tir ne peut être effectué le plus souvent que suivant un angle assez restreint, limité par le champ de l'hélice et les apparaux de l'avion.

Leur recul n'est pas dangereux, mais ne doit pas être négligé. Aussi, dès que l'emploi de mitrailleuses plus puissantes s'imposera, on se trouvera dans la nécessité de les placer dans l'axe de l'appareil aérien, où leur action perturbatrice sera réduite au minimum.

Les nécessités du tir en chasse leur assignent, d'ailleurs, cette place, mais il ne sera possible de la leur donner qu'autant qu'on placera l'hélice à l'arrière.

Cette science de l'armement aérien est encore à ses débuts, et nous aurons l'occasion d'y revenir plus longuement.

Les hélices à pas variable.

Existe-t-il des hélices à pas variable et quels sont les résultats obtenus ?

Quelques hélices à pas variable ont été essayées en vol par des constructeurs réputés et l'on doit supposer que, malgré certains avantages de principe, elles n'ont pas donné satisfaction, car toutes ont été abandonnées.

Les moyeux, partie délicate des hélices à pas variable, sont soumis à de tels efforts qu'il est excessivement difficile de les établir dans des conditions de robustesse suffisantes.

Si l'invention de M. Berthod, préconisée par M. Vallat dans la *Vie au Grand Air* du 5 octobre, répond aux qualités de robustesse et d'indéréglabilité indispensables, nous aurons tout lieu de l'en féliciter, car il aura résolu un problème devant lequel ont à peu près échoué les constructeurs spécialistes.

La question des cônes d'embrayage.

Comment peut-on remédier à l'ennui que cause un cône d'embrayage trop brusque ?

La brutalité est le péché mignon de l'embrayage à cônes, mais bien des moyens peuvent y remédier suivant la cause qui provoque l'emprise trop brusque.

Si l'embrayage a toujours été brutal, la cause peut en remonter à un défaut d'usinage ; le mieux est alors un passage à l'usine. Ce défaut est aujourd'hui assez rare, car la construction a fait d'énormes progrès. Il peut arriver que le centrage de l'embrayage ne soit pas parfait ; il y a lieu de le démonter et de le remonter avec soin.

Mais, le plus généralement, le mal est plus facilement remédiable et quelques gouttes d'huile, sans excès, suffisent à la besogne. On peut aussi glisser sous le cuir du cône mâle, suivant deux diamètres à 90°, de minces feuilles de clinquant, mais le premier remède est préférable.

Il est assez facile de s'assurer du centrage de l'embrayage : on déraye, et l'on fait passer une mince lamelle métallique ou une simple carte de visite dans l'intervalle entre le cône et le volant, en vérifiant si l'écart est constant sur tout le pourtour.

Il peut également arriver que le remplacement du cuir ait été effectué sans les minutieuses précautions indispensables et qu'un léger plissement en résulte ; ou encore que le rivetage laisse à désirer. Dans ces deux cas, le remède est tout indiqué.

Maintenant, il peut s'agir bien plus simplement d'un manque de *doigté* du conducteur, qui embraye trop brusquement...

Les moteurs qui chauffent.

Quelles sont les causes qui peuvent faire chauffer un moteur qui n'avait jamais chauffé auparavant ?

Les causes qui peuvent contribuer à faire chauffer un moteur sont multiples : elles intéressent le moteur lui-même, l'allumage, la carburation, la circulation d'eau et la transmission.

Pour le moteur : Graissage défectueux, encrassement de la chambre d'explosion et du plateau du piston ; obstruction du silencieux.

Pour l'allumage : Allumage irrégulier produisant des ratés.

Pour la carburation : Carburation mal réglée.

Pour la canalisation : Obstruction de la canalisation par entartrage ou corps étrangers ; mauvaise jonction des joints ; joints de caoutchouc fissuré ou crevé ; fuite au radiateur ; perte du bouchon de vidange ; désamorçage du thermo-siphon.

Pour la pompe : Axe faussé ; noix ou galets abîmés réduisant le débit ; volant déclaveté ; ressorts de friction détendus ; fuite à la pompe, etc.

Pour la transmission : Frottements ou résistance anormale ; frein déréglé qui serre ; grippage d'un axe ; paliers non graissés, etc.

Mais les cas les plus généraux sont imputables à la pompe ou à la carburation.

Pourquoi ne voit-on plus d'automobiles à vapeur ?

Les voitures à vapeur ont complètement disparu : pourquoi ? Que leur reprochait-on ? Ce n'est pas leur souplesse, ni leur facilité à grimper les côtes ? Leur odeur peut-être ? Je serais heureux de voir un de vos rédacteurs ou un de vos lecteurs traiter cette question.

Les voitures à vapeur n'ont pas autant disparu que l'on paraît le croire : non seulement nous pouvons voir circuler dans Paris des voitures de charge à vapeur, mais en Angleterre, on compte encore bon nombre de voitures à vapeur faisant le service de ville.

Néanmoins, il est certain que la voiture à vapeur ne peut lutter contre le glorieux moteur à essence, Et ce n'est pas l'odeur qui la met en infériorité vis-à-vis de ce dernier.

Mais ses nombreux avantages, qui lui conserveront, ou tout au moins qui devraient lui conserver la faveur pour le gros camionnage, disparaissent en partie dès qu'il s'agit des véhicules de ville ou de tourisme. La voiture à vapeur est plus lourde que sa rivale, et cette considération est primordiale pour le coût d'entretien. De plus, l'obligation de « faire le plein d'eau » fréquemment était assez peu goûtée, et la fragilité des serpentins a laissé d'assez mauvais souvenirs.

Peut-être, si l'on parvient à réduire son poids et son encombrement, si l'on perfectionne sa construction, le véhicule à vapeur reviendra-t-il en faveur ; mais il aura un gros retard à rattraper.

La carrosserie ouverte.

Quelle est la carrosserie ouverte idéale pour automobiles de grand tourisme ?

La carrosserie idéale... c'est évidemment celle qui plaît le mieux à chacun. Toutefois, il faut convenir que la mode actuelle, conforme pour une fois avec la logique, est au torpedo, dont les lignes fuyantes se prêtent bien à la vitesse, tout en permettant un appréciable confort. Si l'on joint à un torpedo bien établi une capote confortable, il semble que l'on doive approcher de bien près l'idéal.

Quant à l'équipement complémentaire, il dépend tout naturellement de la façon dont on entend pratiquer le grand tourisme, et des impedimenta à emporter.

Quelles sont les meilleures chaussures de football ?

1° Quelles sont les meilleures chaussures de football association : celles à barrettes *ou celles à* bouchons ?

2° Les protège-chevilles sont-ils vraiment efficaces ?

1° Des goûts et des couleurs, on ne peut guère discuter. Les chaussures à barrettes et celles à bouchons ont toutes deux leurs partisans. Elles ont, d'ailleurs, chacune leurs avantages.

La barrette tient généralement mieux que le bouchon, cela se conçoit aisément ; mais sur un terrain boueux, lourd, cela retient davantage la terre et forme, avec celle-ci, une sorte de semelle dont il est parfois difficile de se débarrasser. Cet inconvénient est moins grand avec le bouchon. Mais cette différence est peu importante.

2° Parfaitement, les protège-chevilles sont efficaces, mais à la condition qu'ils soient placés où il convient ; ce qui indique que le mieux est de porter des chaussures comportant des protège-chevilles,

J. A.

QUESTIONS NOUVELLES

A propos de la levée des soupapes.

1° Pourquoi les soupapes d'admission automatiques doivent-elles avoir une hauteur de levée maxima ?

2° Est-il vrai que si cette levée est trop grande, la puissance du moteur s'en trouve diminuée et qu'aux allures rapides, il peut y avoir des ratés ?

3° Par quels moyens pratiques et théoriques détermine-t-on exactement la hauteur de levée la plus favorable ?

4° Est-il vrai qu'une levée trop grande fait chauffer le moteur ?

UN FERVENT AUTOMOBILISTE.

Ailerons ou gauchissement ?

Pourquoi les constructeurs d'aéroplanes délaissent-ils les ailerons pour le gauchissement ?

Quels avantages et quels inconvénients présentent ces deux organes de la stabilité transversale des aéroplanes ?

M. JOUENNE,
211, rue Eau-de-Robec, Rouen.

Pourquoi n'y a-t-il pas des bidons d'essence de 25, 50 et même 100 litres ?

J'ai lu, avec beaucoup d'intérêt, les articles de la Vie au Grand Air, *signalant ce qu'il manque d'essence dans les bidons qui nous sont livrés par les détaillants.*

Les raffineurs n'y sont pour rien. Ils en sont même les premières victimes, étant obligés de reprendre les bidons rendus par les détaillants qui ont constaté le vide avant le déplombage.

Les réservoirs des voitures sont aujourd'hui d'assez grande capacité, et il semble que les raffineurs auraient tout avantage à nous livrer l'essence, non pas seulement en bidons, mais aussi en cylindres de 25, 50 et 100 litres.

Ce genre de récipients se prête mieux à une fermeture inviolable et leurs parois, plus résistantes, seraient perforées moins facilement.

Ne croyez-vous pas qu'il serait intéressant d'avoir sur ce point l'avis des raffineurs ?

MONTGOLFIER,
Notaire à Tournon (Ardèche).

Dans notre numéro du 4 janvier, nous donnerons les réponses à ces questions.

TRICK.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 22 DÉCEMBRE. — *Automobile.* — Clôture du Salon de l'Automobile.

DIMANCHE 22 DÉCEMBRE. — *Cyclisme.* — Réunion au Palais des Sports.

DIMANCHE 22 DÉCEMBRE — *Rugby.* — Racing contre Plutonians.

DIMANCHE 22 DÉCEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Pau.

MERCREDI 25 DÉCEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Vincennes (trot).

JEUDI 26 DÉCEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Pau et à Marseille

SAMEDI 28 DÉCEMBRE. — *Boxe.* — Soirée du Wonderland

RESULTATS TECHNIQUES

DU 9 AU 15 DÉCEMBRE

AVIATION

MERCREDI 11 DÉCEMBRE. — Tunis. — Garros bat le record de la hauteur, montant à 5.601 mètres, en 1 h. 11 m. 6 s.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 15 DÉCEMBRE. — Course de côte de Gometz-le-Châtel. *Première catégorie* 1. Stoffel, en 42 s. 2/5. — *Deuxième catégorie :* 1. Lehmann, en 34 s. 2/5. — *Troisième catégorie :* 1. Lacroix, en 41 s. — *Quatrième catégorie :* 1. Mac Minnies, en 35 s. 1/5. — *Cinquième catégorie :* 1. Perrin, en 42 s. 2/5.

CYCLISME

DIMANCHE 15 DÉCEMBRE. — New-York. — *Course des six jours :* 1 Walter Rutt-Joë Fogler (4,281 kilomètres) ; 2 John Bedell-W. Mitten, à une roue ; 3. Clarke-Hill, à une demi roue ; 4. Root-Hehir, à une roue.

DIMANCHE 15 DÉCEMBRE. — Paris. — Palais des sports. — *Match Lapize-Sérès :* Lapize gagne deux manches et Sérès, une. — *Match de vitesse :* 1. Hourlier ; 2. Ellegaard ; 3. Goullet. — *Match Willey-Sérès :* 1. Willey.

ATHLÉTISME

SAMEDI 14 DÉCEMBRE. — Boxe. — Wonderland. — Banty Lewis bat Willie Webb, par knock-out, en un round. Demien bat Vanberoliet, qui abandonne au sixième round Papin bat Georges Groves, par knock-out.

DIMANCHE 15 DÉCEMBRE. — Rugby. — Bayonne. — Le match Possibles contre Probables a été gagné par les Possibles, par 16 points à 12. A Bordeaux, le Stade Toulousain battait le Stade Bordelais-Université-Club, par 15 points à 3.

TIR

VENDREDI 13 DÉCEMBRE. — Réunion de *l'Assaut au pistolet* (tir aux balles Devillers) — Gagnants des poules : Dr Devillers, Rumeau, Mme Devillers, Blanc, Alcobendas, Galand, Bonnette.

Tir au visé (pistolet automatique Mauser) : Balme.

GOLF

MERCREDI 11 DÉCEMBRE. — Chantilly — *Prix de Tilles* (dames) : 1. Mlle Watson, avec 71 net ; 2. Comtesse de la Salle, avec 78 net ; 3. Mme P. Borel et Mme J. Trarieux, dead-heat avec 80 net.

Prix de la Faisanderie : 1 MM. F. Little et T. D. Little (16), dead heat avec 83 net. — *Médaille d'argent :* 1. Marquis de Chasseloup-Laubat (9) avec 83 net

Prix de la Forêt : 1 M. F. Little (14) faisant 3 up.

SAMEDI 14 DÉCEMBRE — La Boulie. — *Le Concours inter-clubs* : Les joueurs de la Boulie battent ceux de Chantilly, par 5 parties à une. Le Golf de Fontainebleau bat la Boulie, par 5 parties à une. Le Golf de Compiègne et La Boulie font match nul. Le Golf du Pecq bat La Boulie par 3 parties à une.

TIR AUX PIGEONS

VENDREDI 13 DÉCEMBRE. — Monaco. — *Prix du Stand:* 1. MM. Vianego et Laboton, tuant 5 sur 5.

HIPPISME

JEUDI 12 DECEMBRE. — Auteuil. — *Prix Delâtre* (5.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Sauveur, à M. Foacier (Parfrement) ; 2 Le Miracle ; 3. Le Balafré II. — P. M. : gag. 18 fr. ; pl 13 fr. 50, 18 fr.

VENDREDI 13 DÉCEMBRE — Saint-Ouen. — *Prix du Grand Morin* (3 100 mètres, 5.000 francs) : 1. Rasoir, à M. Th. Rey (E. Ferrès) ; 2 Tit Bits ; 3. La Montagnola. — P. M : gag. 78 fr. 50 ; pl. 33 fr., 42 fr. 50, 63 fr. — *Prix de l'Yvette* (3.400 mètres, 5 000 francs) 1 Stoure, à M. Th. Hitchcock (F. Williams) ; 2. Sybilla ; 3. Chloral — P. M. ; gag. 23 fr. 50 ; pl. 20 fr. 50, 51 fr. 50 39 fr. 50, 24 fr.

DIMANCHE 15 DÉCEMBRE. — Auteuil. — *Prix Callistrate* (steeple-chase, 4.000 mètres, 15.000 francs) : 1, Va Tout, à M. Ch. Kohler (F. Williams) ; 2. Satinette ; 3. Le Balafré II. — P. M. : gag. 77 fr. ; pl. 35 fr. 50, 30 fr. 50, 28 fr. — *Prix Champaubert* (haies, handicap, 3.500 mètres, 15.000 francs) : 1. Roitelet IV, à M. H. Goodaire (A. Benson) ; 2. Remue-Ménage ; 3. Maki II. — P. M. : gag. 144 fr. ; pl. 43 fr. 50, 38 fr. 50, 39 fr. 50.

ÉTRENNES SPORTIVES

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

La plus complète des encyclopédies sportives illustrées.

La coll. brochée 130 fr. Cart. 150 fr.

Payable 5 fr. par mois

A la Librairie Pierre LAFITTE et Cie.

ROWING

Le coup d'aviron (1)

Essai technique sur le coup d'aviron.

(Suite et fin).

[Alexandre Lein dégage aujourd'hui les grandes lignes de la technique du coup d'aviron, dont il a exposé les principes fondamentaux dans les articles précédents qu'il a consacrés à cette question trop peu connue en France et si travaillée en Angleterre.]

Lorsqu'est terminée la période de travail utile de la pelle dite de la « passée dans l'eau », il faut l'émerger pour retourner à une nouvelle attaque, et c'est ce renvoi à la position initiale qu'elle doit avoir pour surprendre l'eau qui conduit à faire ce que l'on appelle « de l'avant », mouvement dont nous avons expliqué dans le précédent article les tendances contraires. Sortir la pelle de l'eau, à ce moment du coup d'aviron, s'appelle « dégager », et cette manœuvre peut contribuer à un accroissement de vitesse si elle est bien exécutée. Bien exécutée, mais comment? La pelle, ainsi que nous l'avons dit, doit conserver pendant toute la durée du tirer la pression qu'elle exerce contre l'eau au moment de l'attaque, c'est-à-dire quand elle saisit cette eau. A la phase du dégager, cette pression initiale subsiste donc encore, et ce point d'appui que la pelle garde ainsi jusqu'au bout permet au rameur de renvoyer les mains rapidement. En revanche, cette pression peut lui être nuisible si elle est mal exécutée.

Entrée dans l'eau verticalement, la pelle doit en sortir verticalement aussi, de même qu'elle doit rester immuablement dans cette position pendant toute la durée du tirer. On conçoit facilement, en effet, que si la pelle tourne, au moment du dégager, et indique une tendance plus ou moins accusée à se mettre à plat, la surface qu'elle offre à l'eau permet à celle-ci d'opposer une résistance qui augmente d'autant plus que la position de la pelle se rapproche de l'horizontale. Les inconvénients qui résultent de cette situation sont multiples. D'abord, sous l'influence de la résistance qu'elle éprouve, la pelle a du mal à se dégager et cette lutte pour sortir de l'eau absorbe une partie de la vitesse imprimée au bateau; ensuite, la difficulté qui s'élève a sa répercussion sur les mains du rameur qui est obligé de batailler contre le manche de son aviron, qui vient lui buter contre la poitrine. Conclusion : un coup de roulis qui contrarie la lancée de l'embarcation. Le dégager doit donc être fait en respectant la verticalité absolue de la pelle et c'est par un travail simple, mais, en somme, subtil des mains qu'on obtient ce résultat. Oui, subtil, parce qu'il exige de la souplesse et de la légèreté.

LA PRATIQUE DU DÉGAGER

Mais simple aussi, puisque, en somme, il consiste en ceci : opérer sur le manche de l'aviron une pression verticale en baissant les mains sans contraction aucune des doigts ni du poignet; car une contraction quelconque ferait fatalement tourner la pelle qui s'écarterait alors de la verticale. Il faut ici, comme en toute chose, de la mesure, et c'est pourquoi cet abaissement des mains pour procéder au dégager doit être suffisant pour l'émersion complète de la pelle, sans toutefois que celle-ci aille évoluer trop haut dans le ciel. Car il est nuisible que celle-ci voltige à des hauteurs où elle n'a pas besoin d'aller. Et voici pourquoi : s'il est indispensable que la pelle reste verticale quand elle est dans l'eau, il est important qu'elle le soit le moins possible lorsqu'elle n'y est plus, parce que, dans cette position verticale, elle offre toute sa surface à la résistance de l'air, ce qui influe sur la vitesse du bateau. Et puisque, une fois émergée, elle ne fournit plus aucun travail utile, il faut s'attacher à ce que, ne faisant plus rien de bon, elle n'occupe pas ses loisirs à défaire l'ouvrage qu'elle a fourni pendant la période intéressante de la passée dans l'eau. C'est pourquoi, dès qu'elle est émergée, mais surtout pas avant, il faut la faire passer à l'horizontale par un léger mouvement de renversement des poignets qui, par l'intermédiaire des doigts, entraînent le mouvement de rotation voulu du manche d'aviron. C'est cette position horizontale qui s'appelle « plumer ». La position ainsi prise et conservée est, en somme, très simple. J'oserai presque dire que c'est « un chic à attraper ». Mais, si tant est que ce soit là un « chic », il faut avouer tout de même qu'il est assez rebelle et que la seule façon d'en avoir raison c'est le travail intelligemment conduit et dès qu'un rameur prend ses premières leçons.

Un résumé aussi succinct que celui-ci ne nous permet pas de nous étendre plus longtemps sur le travail des mains. Il nous reste encore à synthétiser quelques idées générales qui ne peuvent être passées sous silence La question de l'utilisation de la force musculaire, que nous avons précédemment envisagée, conduit à dire quelques mots sur le travail des bras. Méfiez-vous, en général, des bras généreusement musclés. Quand ces muscles veulent être sages et dociles, n'intervenir qu'au moment opportun, ils sont précieux.

Lorsque, au contraire, insoumis et impatients. ils veulent se dépenser toujours et quand même, ils deviennent nuisibles, surtout dans les bateaux de course, les bateaux légers; car cette force veut se dépenser quand même, tant que le rameur fait de l'avant et n'est abandonnée que lorsque, sur sa coulisse, il est arrivé à fin de course.

C'est alors seulement que pour immerger verticalement la pelle, comme nous avons vu qu'il fallait le faire, on doit redresser celle-ci, c'est-à-dire lui rendre sa position verticale, et le mouvement s'opère en relevant légèrement les poignets, sans contraction, sans nervosité inutile, le dessus de la main se trouvant, lui aussi, ramené à la position que nous avons indiquée à la phase de l'attaque. On atteint facilement ce résultat en s'attachant à ce que le manche de l'aviron appuie bien à plat contre le système.

On se rend compte du travail prépondérant que jouent, dans l'art de ramer, les poignets et les doigts dont la souplesse et la légèreté sont sans cesse sollicitées. Mais, encore une fois, il ne faudrait pas que les jeunes débutants s'en exagèrent la difficulté. Tout cela s'impose, souplesse et légèreté des mains. Le contraire conduit à ramer en force, exclusivement en force, ce qui est une faute capitale tant au point de vue du style qu'à celui du résultat que l'on veut atteindre : la vitesse. Les bras doivent passer par leurs positions successives de tension en avant, de flexion pour achever la passée dans l'eau, quand les épaules, les reins ont fourni leur effort personnel, quand le buste a atteint le maximum utile d'inclinaison en arrière qu'il peut fournir. Pendant toute cette période de début du tirer, les muscles des bras doivent être sages et n'agir que comme organes de commande qui transmettent simplement aux mains les efforts que fournit le corps par son renversement en arrière. Car c'est bien lui qui joue un rôle capital dans le coup d'aviron. Pour produire la force nécessaire qui donne à l'attaque toute sa valeur, il faut en effet lancer le poids du corps en arrière, renversement dans lequel se conjugue un effort simultané des reins et des jambes sur la barre de pieds. Plus le corps pourra être lancé rapidement en arrière, plus la puissance produite à l'attaque sera grande.

FAIRBAIRN.
L'un des compétiteurs les plus en vue de l'épreuve des Diamond's Sculls à Henley.

Alors, quand le buste a dit son dernier mot, quand il a utilisé son propre effort prolongé par le concours que lui apportent les jambes, alors, les bras, repliés verticalement, les coudes bien au corps, interviennent pour achever le travail qui terminera la passée dans l'eau et conduira à la phase du dégager.

Des jambes, on pourrait dire ce qu'Esope disait de la langue, qu'elles sont la meilleure et la pire des choses. On connaît leur rôle. Sur un banc fixe, elles servent à prendre un point d'appui sur la barre de pieds, appui qui permet au corps de faire son mouvement de renversement en arrière pour tirer sur les avirons. Sur un siège à coulisse, elles remplissent, indépendamment de cette fonction initiale, un rôle plus complexe lorsqu'il faut qu'elles le jouent habilement. Par leur fléchissement et par leur extension, elles provoquent un déplacement du corps en avant et en arrière jusqu'à des limites auxqu'elles celui-ci, obligé de se balancer sur un point fixe, ne peut atteindre quand le rameur est assis sur un banc fixe lui-même. Et c'est ce qui permet de prolonger la période utile de la passée dans l'eau, de faire agir plus longtemps la pelle sur le point d'appui qu'elle a pris, et, par conséquent, d'obtenir un effort propulsif plus soutenu.

Malheureusement, la puissance de détente qu'offrent les jambes, à laquelle ne répond pas une robustesse équivalente des reins, incite beaucoup de jeunes rameurs à en faire un mauvais usage, car rien ne sert que la coulisse marche vite, si les épaules marchent lentement.

Des jambes, ils abusent même à ce point qu'on pourrait dire d'eux qu'ils rament avec leurs jambes. Et voici ce qui se produit alors : les jambes au lieu de venir soutenir l'action du buste, la précèdent.

Le buste n'a accompli qu'une partie de son mouvement de balancement en arrière, que déjà les jambes, fournissant leur détente, chassent prématurément la coulisse. Les reins partent donc les premiers, les épaules restent en avant et, comme les mains n'ont pas fini d'accomplir leur parcours intégral, c'est par une traction des bras qu'il faut le leur faire faire, et tout en achevant de renverser le corps en arrière, qui, lui, exécute ce mouvement de renversement sur un siège qui ne bouge plus puisque les jambes l'ont amené à fin de course. La fin du tirer s'accomplit donc, en quelque sorte, comme sur un banc fixe. Alors, l'utilité de la coulisse disparaît ; bien mieux, l'usage qu'on en a fait, dans la première partie du tirer, a plutôt eu des conséquences mauvaises, au lieu d'en avoir de bonnes.

L'INDIFFÉRENCE DU PUBLIC TUE L'AVIRON EN FRANCE

Ces principes fondamentaux sur le coup d'aviron, dont nous avons esquissé les grandes lignes, à l'intention des jeunes débutants, ne datent pas d'hier. Ce sont ceux qui, jadis, ont assuré la réputation du Cercle de l'Aviron de Paris. Certains de nos rameurs ne les ignorent pas, et, je suis certain que s'ils ne les travaillent pas avec toute l'ardeur désirable, cela tient beaucoup à la situation même du rowing en France. Pas assez d'émulation, parmi les sociétaires de nos clubs nautiques. Et comment en auraient-ils, de l'émulation ? Ils se heurtent à une indifférence excessive du grand public ; leurs sociétés sont à peu près abandonnées de ceux qui pourraient les aider. Tout pour les autres sports, rien pour le rowing. C'est dommage. Nous avons eu, en France, de beaux rameurs, et je suis persuadé que nous avons des ressources en hommes, suffisantes pour faire quelques virtuoses de l'aviron. Des traditions sont à conserver, qu'on ne peut vraiment pas laisser disparaître. Ce sont celles des grands protagonistes du beau style qui, jadis, ont sillonné nos rivières, Reginald Gesling, qui recueillit la succession de Love et Armet. C'est à Gesling que je dois personnellement d'avoir pris le goût de l'aviron. Car c'était un artiste, et, en le voyant ramer, j'ai goûté toute l'élégance du rowing. Il fut celui qui servit de modèle à la lignée des grands rameurs d'autrefois.

Ce n'est pas sans une certaine émotion que j'inscris dans cette liste des rameurs de la grande époque, le nom de mon co-équipier Lacroix. Tant de souvenirs sportifs rattachent son passé au mien, ne fût-ce que notre légendaire rencontre en deux de pointe avec le *Kokoriko*, contre l'équipe belge du *Pardaf!* Et d'autres encore, Bidault, Rambure, Piot, d'Hautefeuille, Lepron, Paul et Maurice Flouest, Gresset, Desmaret, qui ont perpétué, aussi longtemps que possible, les grandes traditions de l'école du Cercle de l'Aviron de Paris.

Puis vinrent Prével et, à notre époque actuelle, Gaston de la Plane, qui, tous deux, furent en tête de leur génération.

ALEXANDRE LEIN.

(1) Voir les nos 739, 740 et 741.

TOUS LES LECTEURS
DES PUBLICATIONS
PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

LA COURSE DE COTE DE GOMETZ-LE-CHATEL

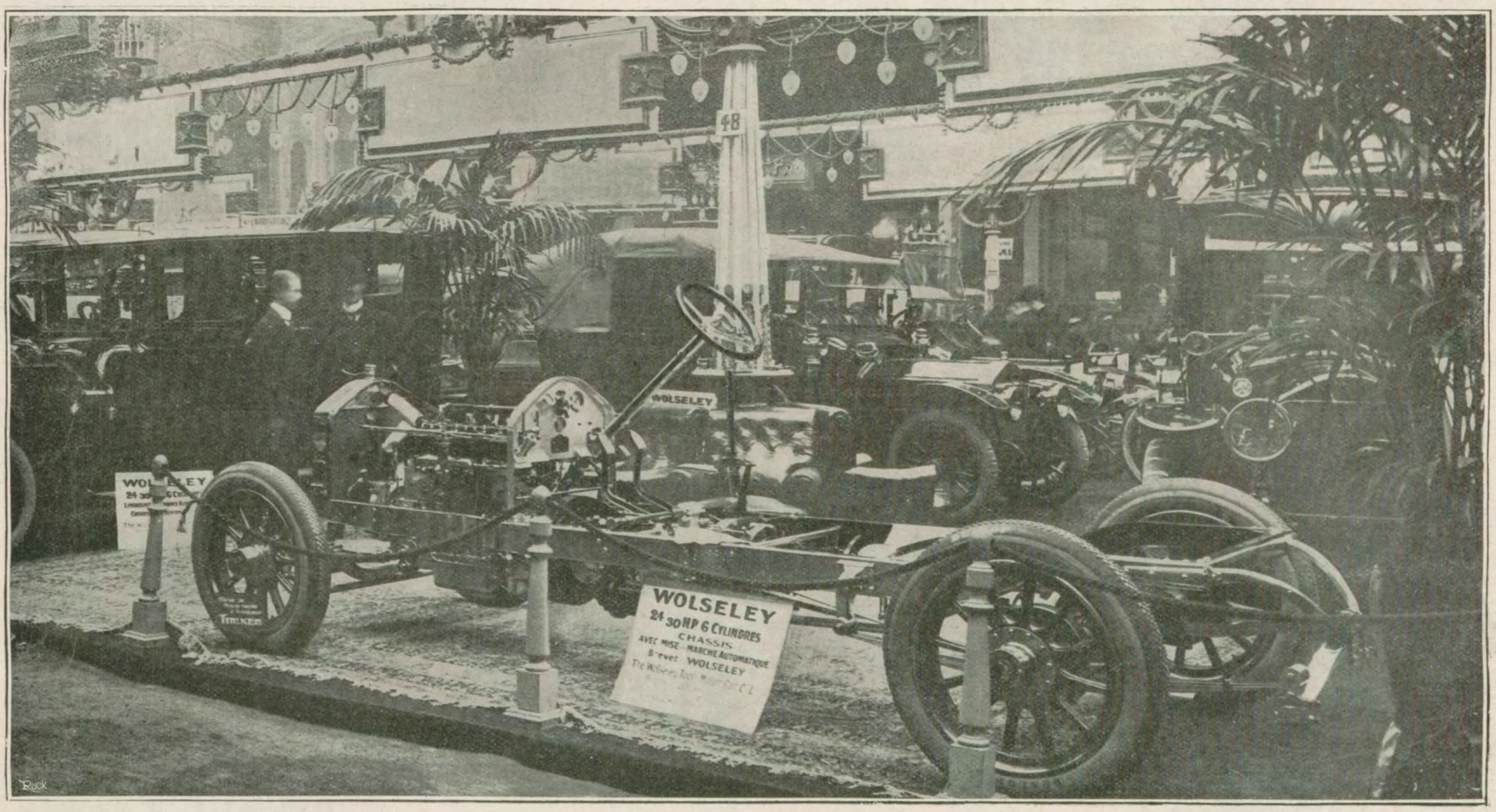
LACROIX EN VITESSE.

Perrin et Lacroix, les deux champions de Peugeot, ont enlevé les deux catégories pour motocyclettes légères (deux-cylindres 500 c.m.c. et deux-cylindres 350 c.m.c.) ; clôturant ainsi dignement les succès de Peugeot dans les grandes courses motocyclistes de 1912.

L'ÉQUIPE PEUGEOT A GOMETZ-LE-CHATEL.

Perrin, Péan et Lacroix qui formeront avec Devaux l'équipe Peugeot pour 1913. Ils triomphèrent en 1912 au Ventoux, au Val Suzon, aux circuits de Champagne, de Paris, etc.

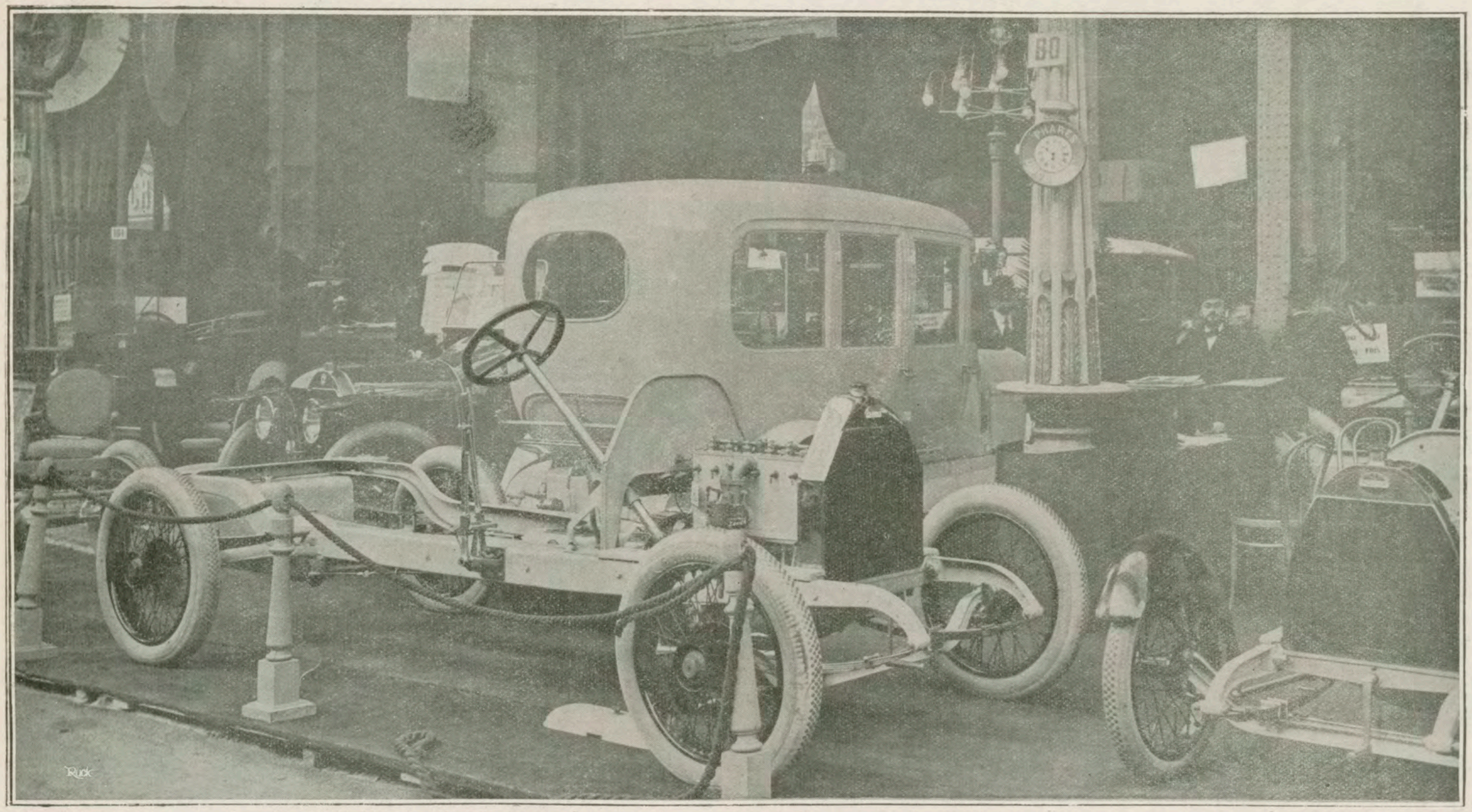
LE STAND WOLSELEY



UNE MARQUE MONDIALE

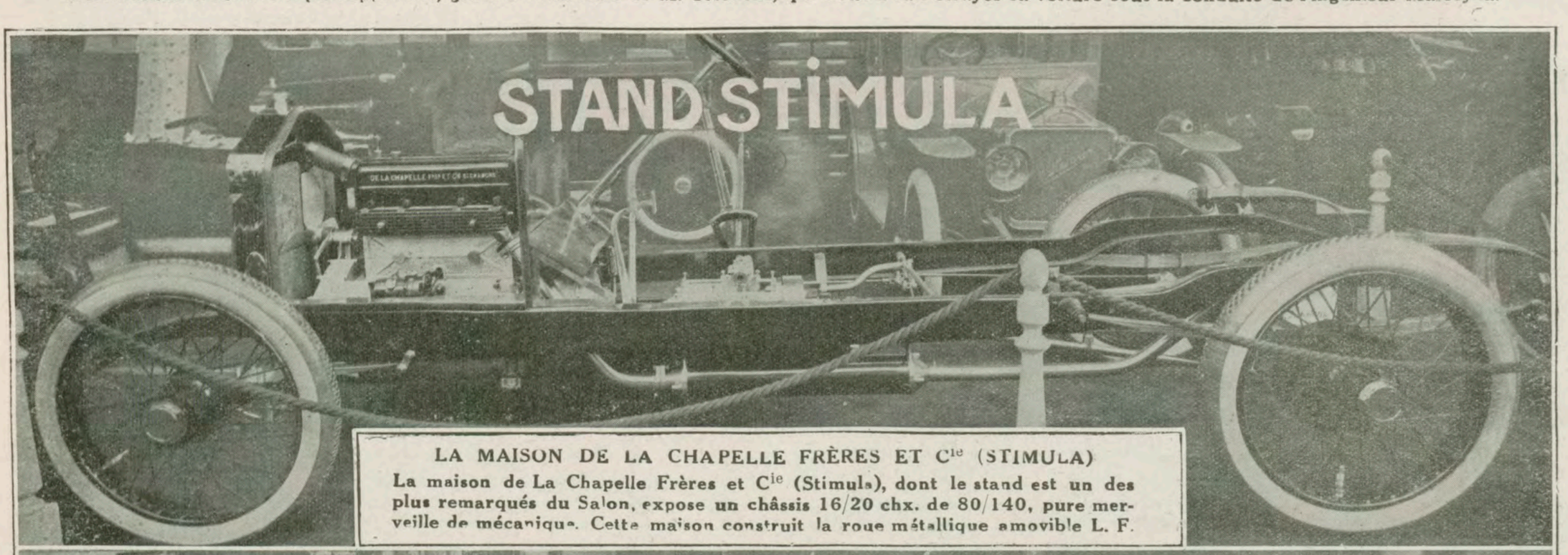
L'exposition Wolseley Tool and Motor Car C° témoigne d'un nouvel essor dans le mode de fabrication de cette société de réputation mondiale. Les demandes toujours croissantes, d'une clientèle aussi élégante que nombreuse, ont nécessité la concentration des efforts de cette maison sur un nombre limité de modèles, tels que les 16/20 chx, 4-cylindres, les 24/30 chx 6-cylindres et les 50 chx 6-cylindres.

LE STAND AQUILA



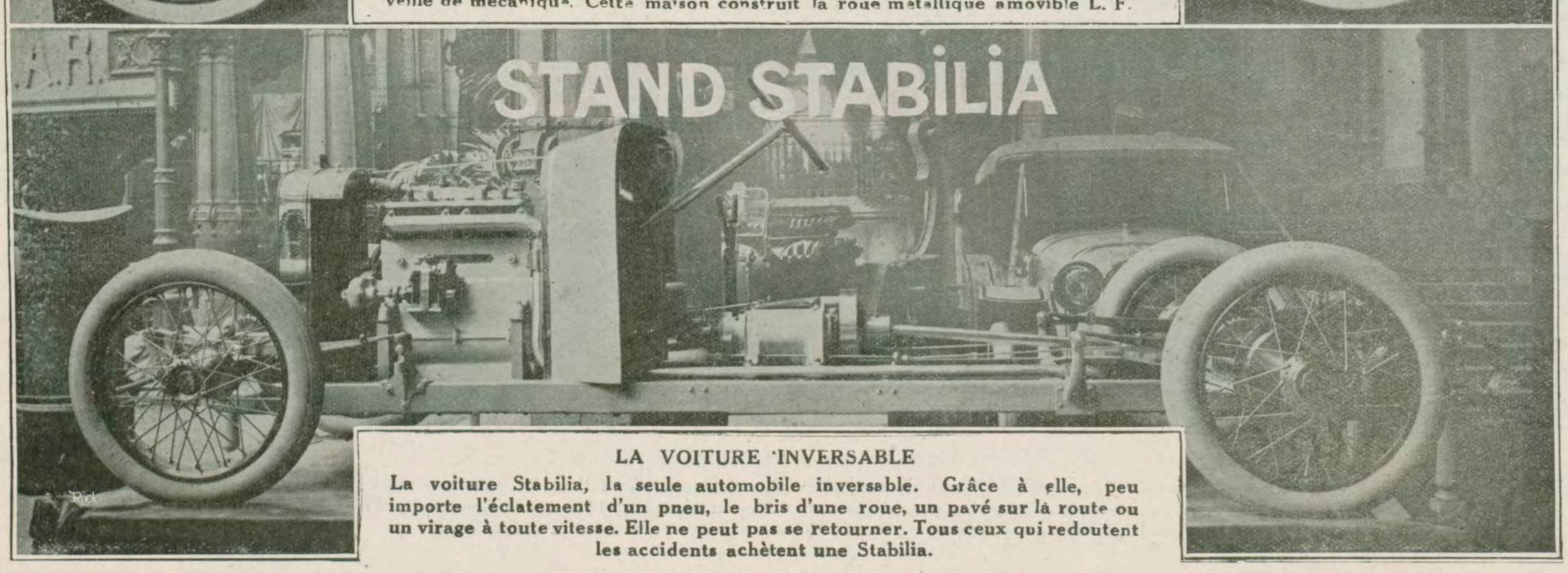
QUELQUES TYPES DE LA MAISON AQUILA

Parmi les voitures exposées au Salon, nous avons remarqué la grande simplicité des châssis Aquila. Ce moteur, véritable type monobloc, est d'une souplesse merveilleuse. Nous avons pu l'apprécier, grâce à l'amabilité de M. Trichens, qui nous a fait essayer sa voiture sous la conduite de l'ingénieur Marseylia.



LA MAISON DE LA CHAPELLE FRÈRES ET Cie (STIMULA)

La maison de La Chapelle Frères et Cie (Stimula), dont le stand est un des plus remarqués du Salon, expose un châssis 16/20 chx. de 80/140, pure merveille de mécanique. Cette maison construit la roue métallique amovible L. F.



LA VOITURE INVERSABLE

La voiture Stabilia, la seule automobile inversable. Grâce à elle, peu importe l'éclatement d'un pneu, le bris d'une roue, un pavé sur la route ou un virage à toute vitesse. Elle ne peut pas se retourner. Tous ceux qui redoutent les accidents achètent une Stabilia.

LE STAND SPHÉRIC LA GRANDE NEF

LE SEUL PROJECTEUR PORTANT A 400 MÈTRES

Le stand des phares Sphéric, au Petit Salon, attire tous les regards. Solidité, simplicité, facilité d'entretien, intensité lumineuse, tels sont quelques-uns des avantages offerts par ces projecteurs, les seuls qui éclairent à 400 mètres de profondeur et 100 mètres de largeur. C'est le seul phare réalisant de tels perfectionnements.

VUE GÉNÉRALE DU SALON.

Le Salon de l'Automobile qui attire la foule des sportsmen chaque jour au Grand Palais, dépasse en luxe et en intérêt tous ceux qui l'ont précédé. Jamais d'ailleurs il ne remporta un aussi vif succès. On ne peut se faire une idée de la multitude qui vient quotidiennement admirer les divers stands et... les illuminations.

LES SUCCÈS DES VOITURES COTE

Nous sommes heureux de revoir la Société Cote, dont les divers succès sportifs de l'année ont si bien affirmé la valeur du moteur à deux temps.

La maison Cote nous présente cette année au Salon une série très complète de ses nouveaux moteurs et châssis ; nous avons fort remarqué un 65/85 deux cylindres donnant une force effective d'au moins 10 chx et qui est d'un encombrement très réduit, et un groupe marin de 70 chx à 800 tours pouvant fonctionner au pétrole lourd. Notons en passant que la Société Cote établit pour le yachting des types de 10 à 130 chx ; nous ne pouvons que féliciter cette firme de s'être engagée dans cette voie, car il est certain que le moteur à deux temps est en effet le plus rationnel pour ce genre de sport, étant donné que cet emploi exige un effort constant que seul un deux temps est capable de fournir.

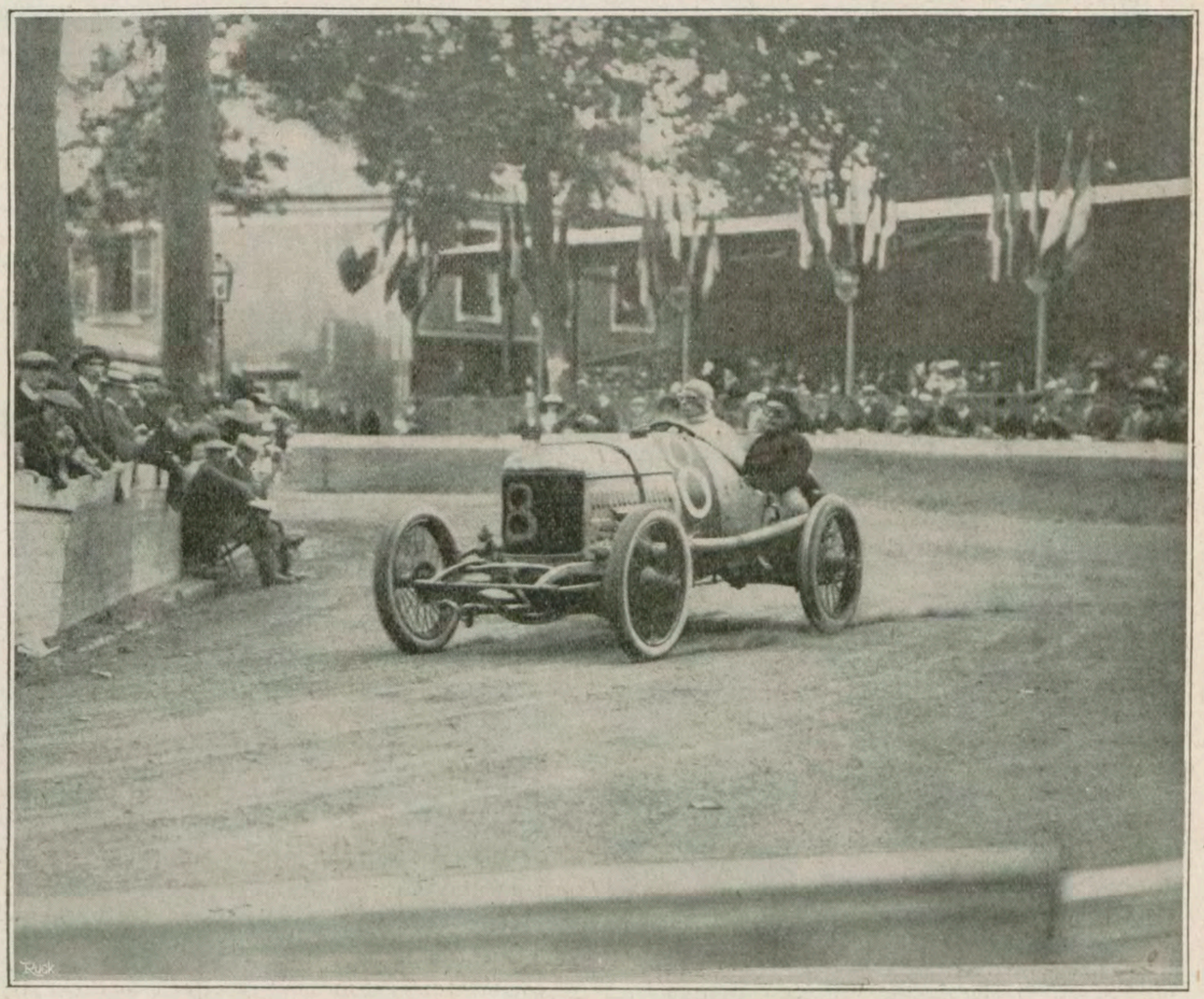
Jusqu'ici, nous avions été tributaires de l'étranger. Maintenant, nous pourrons nous épargner cette humilation, grâce à la maison Cote.

La nouveauté la plus intéressante pour les modèles 1913 réside dans un ingénieux dispositif de distribution, absolument automatique : une navette, animée d'un mouvement de va-et-vient, mouvement imprimé par la pression et la dépression des gaz, découvre automatiquement l'entrée assurant la communication entre le carburateur et les cylindres.

C'est encore là une heureuse utilisation d'un effort perdu dans tous les autres moteurs, qui vient remplacer toute commande mécanique et par conséquent ne vient en rien ajouter de complication à l'ensemble, déjà si simple, que nous connaissons et qui est la grande caractéristique du moteur Cote.

C'est à la fois le moteur à deux temps qui a fourni ses preuves en tant que souplesse, puissance et régularité et qui devient l'idéal sans soupapes. Je viens de parler de preuves. Tout le monde a encore présente à la mémoire l'admirable régularité des voitures Cote à Dieppe, au Mans et tout dernièrement à Gaillon, où une simple 12 chx de série escaladait la rampe à plus de 50 kilomètres à l'heure avec une carosserie 4 places. N'est-ce pas là une des meilleures références que l'on puisse désirer ?

F. M.



UNE COTE DANS UN VIRAGE AU CIRCUIT DE LA SARTHE

Les voitures Cote, avec leurs fameux moteurs à deux temps, ont figuré aux places d'honneur cette année, aussi bien au circuit de Dieppe, qu'à la Sarthe à Gaillon. une simple 12 chevaux Cote de série a escaladé la redoutable bûte à plus de 50 de moyenne.

HIPPISME

L'Enseignement de l'Année [1]

Celui qu'on peut tirer de l'inbreeding.

Je termine aujourd'hui la publication de la liste commencée dans ma dernière chronique. Je rappelle que cette liste comprend les 143 chevaux qui, en 1912, ont gagné 20.000 francs ou plus, ces chevaux étant rangés sous le nom de l'ancêtre commun, sur lequel est effectué leur inbreeding dominant et les ancêtres communs étant présentés dans l'ordre de la parenté en lignée mâle.

Nous n'avions pas encore épuisé la descendance du premier fils d'Eclipse, Pot 8 O's, qui se continue par Vaxy et Whalebone.

BONNIE SCOTLAND (1853), qui, par Iago, Don John, Waverley, remonte à Whalebone.

5 gén. lib.	Blarney,	42.270 francs.

MONARQUE (1852), qui, par The Emperor, Defence, remonte à Whalebone.

5 gén, lib.	Epinay,	20.305 francs.

KING TOM (1851), qui, par Harkaway, Economist, Whisker, remonte à Waxy.

4 gén. lib.	Ombrelle,	80.610 francs.
—	Rouble,	65.515 —
5 —	Fourvières,	65.120 —
—	Agenda,	35.900 —
—	La Concorde,	21.325 —
6 —	Carlopolis,	24.035 —
—	Hargicourt,	23.788 —

B. — King Fergus, qui, par Hambletonian, Whitelock, Blacklock, aboutit à Voltaire.

VOLTIGEUR (1847), fils de Voltaire.

6 gén. lib.	Renard Bleu III,	29.535 francs.
—	Pleureuse,	22.240 —
7 —	Bonbon Rose,	79.360 —

VEDETTE (1854), fils de Voltigeur.

4 gén. lib.	Lord William,	29.873 francs.
5 —	Romagny,	31 600 —

GALOPIN (1872), fils de Vedette.

2 gén. lib.	Templier III,	60.525 francs.
—	Neuter,	25.645 —
3 —	Oui-Da,	114.285 —
5 —	Holly Hill,	38.350 —

SAINT-SIMON (1881), fils de Galopin.

2 gén. lib.	Gorgorito,	303.515 francs.
—	Qu'Elle Est Belle II,	125.400 —
3 —	Floraison,	267.915 —
—	Sunflower,	22.150 —

SAINT-SIMON et ANGELICA (1879), sa propre sœur.

2 gén. lib.	Dagor,	52.200 francs.
3 —	Radial,	37.200 —

C. — Joe Andrews, qui, par Dick Andrews, Tramp, Lottery, Sheet Anchor, Weatherbit, aboutit à Beadsman.

CHAPLET (1872) et THE PALMER (1864), fille et fils de Beadsman.

4 gén. lib.	Qui,	23.370 francs.

CHAPLET (1872) et ROSICRUCIAN (1861), fille et fils de Beadsman.

4 gén. lib.	Voyageur,	21.180 francs.

2e Division : LES FILS D'HÉROD.

A. — Highflyer, qui, par Sir Peter, Walton, Partisan, Gladiator, aboutit à Sweetmeat.

PARMESAN (1857). fils de Sweetmeat.

5 gén. lib.	Garance II,	100.000 francs.

CREMORNE (1869), fils de Parmesan.

4 gén. lib.	Infortuné,	20.000 francs.

FITZ GLADIATOR (1850), fils de Gladiator.

6 gén. lib.	Eupatoria,	36.500 francs.

SAXIFRAGE (1872) et SALTÉADOR (1876), qui, par Vertugadin, remontent à Fitz Gladiator.

3 gén. lib.	Altessa,	21.780 francs.

WILD DAYRELL (1852), qui, par Ion, Caïn, Paulowitz, Sir Paul, remonte à Sir Peter

6 gén. lib.	Rire aux Larmes,	110.000 francs.

BUCCANEER (1857) et LADY AUDLEY (1863), fils et fille de Wild Dayrell.

5 gén. lib.	Friant II,	201.915 francs.

B. Woodpecker, qui, par Buzzard, Selim, Sultan, aboutit d'une part à Glencoë.

POCAHONTAS (1837), fille de Glencoë.

6 gén. lib.	Le Cid III,	26.305 francs.
7 —	Ecouen,	55.200 —
—	Jarnac,	30.990 —
—	Renard Bleu,	20.210 —

BAY MIDDLETON (1833), fils de Sultan

8 gén. lib.	Kabrérolles,	48.205 francs.

THE FLYING DUTCHMAN (1846), fils de Bay Middleton.

5 gén. lib.	Bénédictin de Soulac,	25.290 francs.
—	Amadou,	25.090 —
—	Omnis,	23.440 —
6 —	Lahire,	39.900 —
—	Héverlé,	20.925 —

DOLLAR (1860), fils de The Flying Dutchman.

3 gén. lib.	Ultimatum,	24.580 francs.
4 —	Limon,	33.130 —
5 —	Porte-Maillot,	114.875 —
—	Manoël,	28.170 —
—	Tanit II,	26.045 —

THORMANBY (1857) qui, par Windhound, Pantaloon, Castrel, remonte à Buzzard.

5 gén. lib.	Maboul II,	41.785 francs.
—	Sans le Sou,	31.100 —
—	Serpentine VI,	20.375 —

3me Division : LE FILS DE MATCHEM.

Conductor, qui, par Trumpator, Sorcerer, Comus, Humphrey Clinker, aboutit à Melbourne.

WEST AUSTRALIAN (1850) et GO AHEAD (1855), fils et fille de Melbourne.

3 gén. lib.	Linois,	45.267 francs.

BARCALDINE (1878), qui, par Solon, remonte à West Australian.

3 gén. lib.	Sarrasin,	93.305 francs.

YOUNG MELBOURNE (1855), fils de Melbourne.

5 gén. lib.	Zénith II.	112.520 francs.
6 —	Houli,	450.050 —
—	Coupesarte,	42.715 —

La première impression qui ressort de la lecture de cette liste, est celle que l'on retrouve chaque fois qu'il est question d'une statistique ayant trait à la lignée mâle: c'est la prédominance toujours croissante de la descendance d'Eclipse sur celle d'Hérod et surtout sur celle de Matchem. En effet, les 48 ancêtres communs que nous venons de passer en revue, se répartissent ainsi: 34 remontent à Eclipse, 11 à Hérod et 3 à Matchem. Et la différence s'accentue encore, si nous considérons que les 34 descendants d'Eclipse servent de base aux pedigrees de 114 gagnants; tandis que les 11 descendants d'Hérod ont pour tout actif 24 gagnants; et les 3 descendants de Matchem, 5 gagnants.

Une mention spéciale doit toutefois être accordée à cette dernière descendance ; car les cinq gagnants, chez lesquels elle fournit l'inbreeding dominant, occupent tous un excellent rang sur le palmarès : ce sont Houli, Zénith II, Sarrasin, Linois et l'excellente pouliche de deux ans, Coupesarte.

Le grand premier rôle, dans la lignée d'Eclipse, est tenu par Stockwell, qui figure comme inbreeding dominant dans les pedigrees de 25 bons gagnants. Mais, pour être exact, il faut ajouter à son total celui de Rataplan, son propre frère, et aussi le nombre des chevaux dans lesquels l'inbreeding est effectué entre lui et Rataplan. On arrive alors à un chiffre de 38 gagnants, qui représente plus du quart des 143 lauréats de plus de 20.000 francs. Malheureusement, la descendance de Stockwell ne semble pas faire preuve de cette vitalité : elle ne nous offre, cette année, que des exemples isolés avec Blair Athol, Silvio et Doncaster, Bend Or.

Au contraire, dans la lignée de Touchstone, nous trouvons Newminster (avec 11 gagnants), très honorablement représenté par ses fils, Lord Clifden (4 gagnants) et Hermit (8 gagnants). Or, comme leur date de naissance ne remonte qu'à 1860 et 1864, ils sont encore d'une utilisation facile dans la recherche d'un croisement.

Mais la lignée qui triomphe le plus, toujours parmi les descendants d'Eclipse, c'est celle de Voltigeur qui, par Vedette, aboutit à Galopin et à Saint-Simon. Ce dernier, de par sa date de naissance récente (en 1881), ne fournit encore que des inbreedings excessivement rapprochés, à deux ou trois générations libres ; or, si l'on songe que c'est là plutôt un élément d'insuccès, on ne peut s'empêcher d'admirer qu'il figure dans des pedigree tels que ceux de Gorgorito, de Qu'Elle Est Belle II, de Floraison, de Sunflower, sans parler de Tracery, vainqueur en Angleterre du Saint-Léger.

(A suivre). RENÉ RIONDET.

(1) Voir le n° 715.

La clôture d'Auteuil

Les favoris n'ont pas fait brillante figure pour la dernière réunion.

Aucun résultat bien mémorable n'a marqué le dernier dimanche d'Auteuil. Va Tout, Roitelet IV, Bozkario se sont tout particulièrement distingués. Va Tout a franchi correctement l'obstacle qui lui avait été fatal le dimanche précédent, la rivière des tribunes : c'était là pour lui le point essentiel, car on le savait en grand progrès, et cet écueil évité, sa chance était de premier ordre. Sa victoire pourtant n'a eu rien de décisif. Entre les deux derniers obstacles, et jusqu'à cent mètres du poteau, ses partisans ont pu désespérer ; ils n'avaient pas en tout cas la partie belle, car il était à l'ouvrage, avec toute l'apparence d'un cheval à peu près battu, tandis que Satinette, toujours brillante, semblait avoir, pour ainsi dire, course gagnée. La jument de M. Hardouin a eu comme toujours un bout de vitesse foudroyante. Mais combien cette pointe est difficile à placer ! La portée en est singulièrement limitée. Après deux ou trois cents mètres extrêmement vite, elle cède brusquement au moment où elle paraissait tout dominer. Elle a fait dimanche à Auteuil ce qu'elle avait fait le mois dernier à Enghien contre Barbarossa. Elle a perdu une course qui, cinquante mètres avant la fin, semblait gagnée. Ce n'est pas Va Tout, ni le Balafré II qui sont revenus sur elle, ils en étaient l'un et l'autre fort incapables : c'est elle qui a baissé de pied, de telle sorte que Va Tout a pu la rejoindre et la battre. Une faute de moins, elle gagnait encore ; une de plus, elle perdait même la seconde place contre Le Balafré II. Ce que la même course nous a permis encore de constater, c'est la déchéance, tout au moins momentanée, de Port au Prince et de Va Tout. Il figurent encore plus ou moins en cours de route, mais ni l'un ni l'autre ne réussit plus à finir une course.

La victoire de Roitelet IV dans le Prix Champaubert ne comporte guère de commentaires. Ses dernières courses dénotaient un certain retour de forme, mais ne le montraient pas encore tout à fait sous son meilleur jour. Remue Ménage, qui le serrait de très près à l'arrivée, ne lui rendait pas moins de quatorze livres. Ce n'est donc pas un exploit qu'il a accompli. Il a fait aussi bien et même mieux, aux bonnes époques de sa carrière.

W. HEAD.

Mieux vaut noter l'excellente course de Maki II et les progrès de Field Trial II et Calabra. La jument du vicomte de Fontarse, qui finit quatrième tout près de Maki II, aurait probablement fait un peu mieux encore avec une monte plus énergique. Field Trial, après avoir figuré en très bonne place dans le parcours, a fini lui aussi tout près de Maki II, à côté de Calabra Il représentait, seul avec Minotaure, qui ne s'est pas mal comporté lui non plus, la génération nouvelle.

Bozkario n'a remporté qu'un modeste Prix de 4.000 francs, sur des concurrents qui avaient montré déjà une certaine qualité, mais dont le mérite n'est pas encore actuellement bien défini. Mais son succès est fort intéressant cependant, le plus intéressant peut-être de la journée, car il a été extrêmement facile et aussi plaisant que possible. C'est une bonne recrue qui pourra rendre à son nouveau propriétaire M. A. Veil-Picard, d'utiles services à Nice.

Car c'est vers Nice que les regards se tournent actuellement. Dans notre région, la saison des courses à obstacles est close. Nous en dresserons le bilan un autre jour. Mais nous pouvons dès à présent constater qu'elle a été une des mieux remplies que nous ayons vues depuis longtemps. Des recrues d'excellent ordre et qui donnent les plus sérieuses promesses sont venues garnir les vides et renouveler l'intérêt, si bien que la lassitude, si fréquente en fin d'année, chez les spectateurs aussi bien que chez les concurrents, ne s'est fait sentir cette saison de part ni d'autre. Fait assez remarquable, les disponibilités des écuries n'étaient pas moins nombreuses au dernier jour qu'au premier, et c'est là, pour la saison niçoise, une constatation d'heureux augure. Les concurrents y seront, selon toute vraisemblance, plus nombreux que jamais.

STUART.

Poignée de nouvelles.

— Maurice Barat, pour ses débuts en obstacles à Saint-Ouen, a enlevé la quatrième place du Prix de l'Epte avec Hallowel, et pour sa seconde course, il a fini deuxième du Prix de la Christinière à Auteuil.

— Powers, qui s'est révélé en arrière saison comme un excellent jockey d'obstacles, montera dans le Midi les chevaux de l'écurie Veil-Picard, concurremment avec Parfrement.

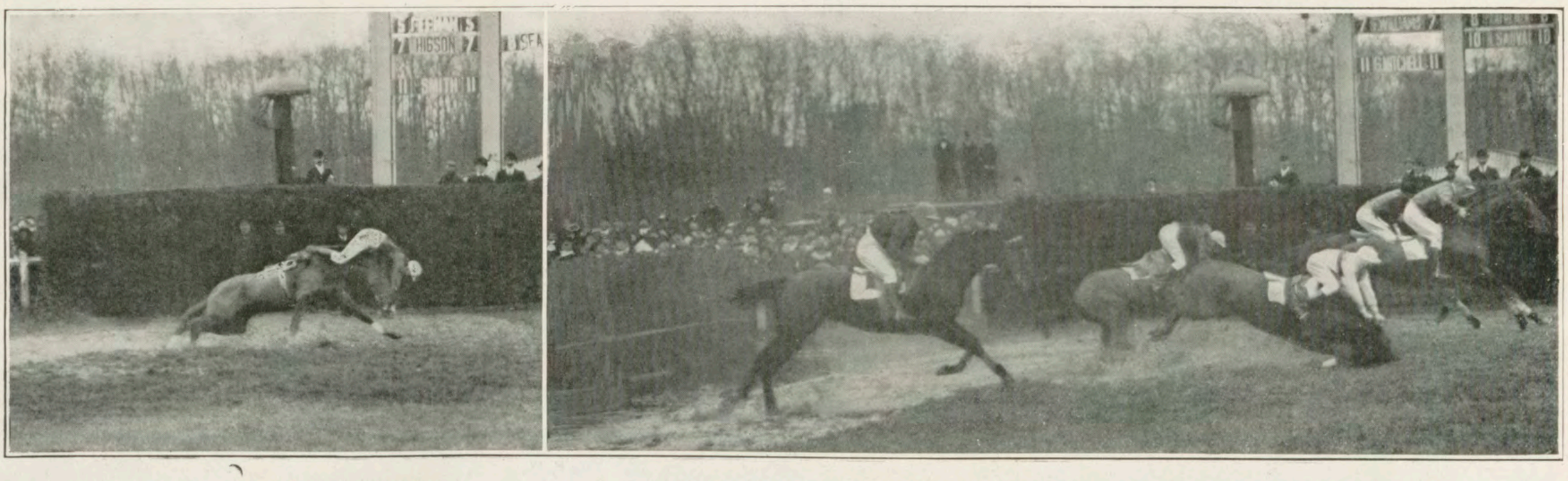
— La Société sportive d'Encouragement vient de publier son bilan pour ses hippodromes d'obstacles (Enghien et Saint-Ouen). Le voici : *Nombre de partants :* 2.666, ce chiffre exactement le même qu'en 1911. — *Recettes aux entrées* 1.567.576 francs, soit 21.354 francs de plus que l'an dernier. — *Affaires au Mutuel :* 57.508.155 francs, soit 4.040.920 francs de plus qu'en 1912.

POUR LES ÉTRENNES

Nous avons organisé, à notre magasin de vente, 9, avenue de l'Opéra, une exposition de *Reproductions des chefs-d'œuvre des grands maîtres de la peinture*, par les nouveaux procédés de la photographie en couleurs et une exposition de *Gravures sur cuivre patiné*, application d'une récente invention, permettant de reproduire des tableaux, gravures, portraits, etc.

Rappelons qu'on trouve également à notre Salle d'Exposition, 9, avenue de l'Opéra, un splendide choix de cartes postales illustrées, christmas et calendriers, édités spécialement pour les *Fêtes de Noël* et du *Jour de l'An*, les derniers romans, et *les plus beaux livres d'étrennes*. Téléphone 200-89.

LA CLOTURE DES COURSES D'OBSTACLES

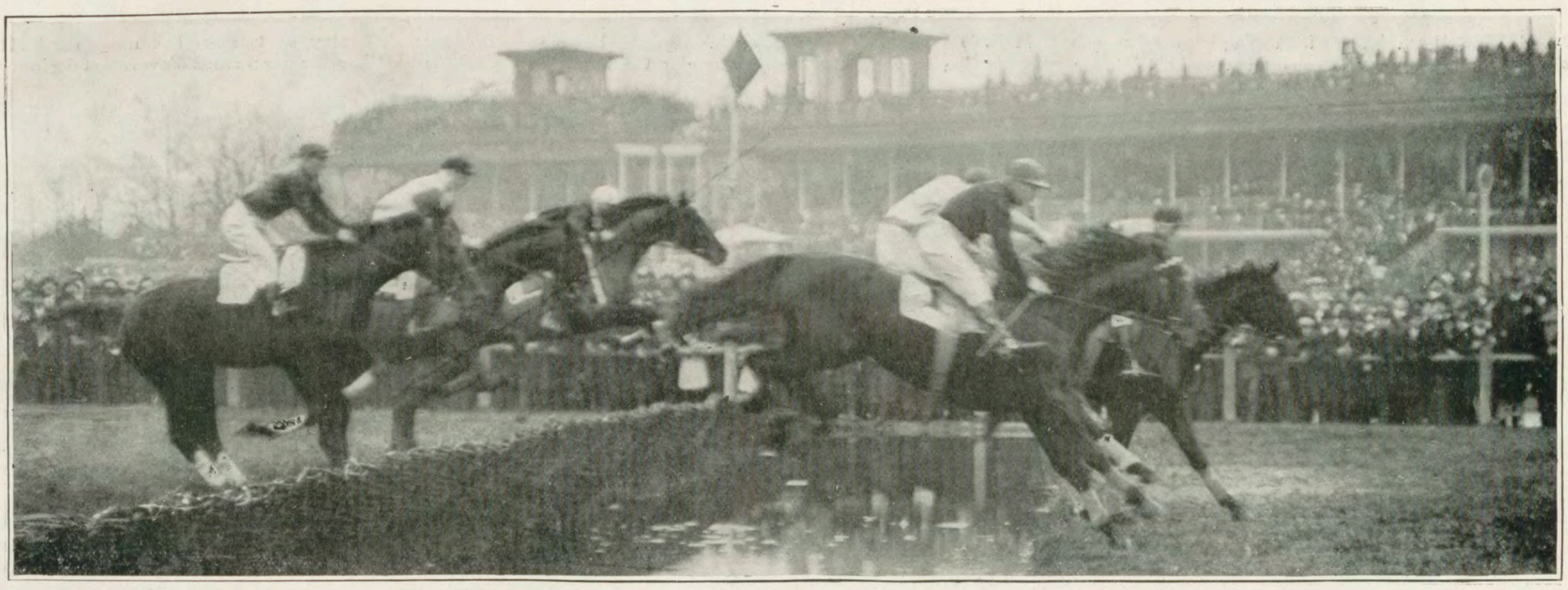


LA CHUTE DE CAMBREMER.

Le Prix Saint-Georges (steeple, 3.500 mètres, 4.000 francs) qui s'est disputé le 12 décembre à Auteuil, a été gagné par Joli Garçon, devant Sybilla.

LE SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES, DANS LE PRIX CALLISTRATE.

Le Prix Callistrate était un des deux prix de 15.000 francs, de la réunion de clôture d'Auteuil, dimanche dernier. 9 concurrents y ont pris part. Port au Prince. le cheval de M. Camille Blanc, était le grand favori. Pompadour, parti en tête, tombait à la rivière des tribunes.



LE SAUT DU HUIT DANS LE PRIX CALLISTRATE (steeple, 4.000 mètres, 15.000 francs). — Auteuil, 15 décembre.

Trudon, Ratafia II, Chloral et Le Balafré II étaient ensemble pour aborder la rivière du huit ; au talus à revers, Ratafia II et Primat II tombaient. Dans la ligne droite. Va Tout, Le Balafré II, Chloral et Port au Prince venaient bien groupés ; sur le plat seulement, Va Tout s'assurait une demi-longueur sur Satinette qui avait pris d'abord le meilleur. Le Balafré II était troisième à une tête devant Chloral et Port au Prince.

LE PASSAGE DE ROUTE DANS LE PRIX CHAMPAUBERT (haies 3.500 mètres, 15.000 francs). — Auteuil 15 décembre.

Infortuné, Bercy, Maki II, Roitelet IV et Ismen sont partis en tête. Aux fortifications, Bercy et Field Trial avaient le commandement ; Remue Ménage les rejoignait entre les tournants. Dans la ligne droite, Roitelet IV, à M. Goodacre, monté par A Benson, passait et prenait une longueur et demie à Remue Ménage, qui gardait la seconde place de justesse sur Maki II, troisième à une encolure.

LE CONCOURS INTERCLUBS DE LA BOULIE

M. F. DE BELLET

M. F. de Bellet a battu M. A. Vagliano qui représentait Compiègne par 4 trous d'avance et 3 à jouer.

M. P. DESCHAMPS

M. P. Deschamps à battu M. H. Balézeaux de l'équipe de Chantilly par 2 trous d'avance et 1 à jouer.

M. DE BAULNY

Le baron de Baulny, s'est assuré l'avantage sur M. H. Carlhian de Chantilly par 5 trous d'avance et 4 à jouer.

LE MARQUIS DE CHASSELOUP-LAUBAT ET LE BARON J. DE BELLET PENDANT LEUR MATCH

Le Golf Club de Paris pour clôturer sa saison, organisait samedi dernier un concours interclubs qui a remporté le plus grand succès; quatre équipes de ses joueurs se mesurèrent contre des joueurs de Chantilly, Fontainebleau, Compiègne, et Le Pecq.

M. VAGLIANO

M. Vagliano, un des meilleurs joueurs de golf de Compiègne, a été battu par M. F. de Bellet.

M. P. DELAUNAY-BELLEVILLE

M. P. Delaunay-Belleville, a battu M. Monkland de l'équipe de Compiègne par 1 trou d'avance.

M. G. BELL

M. G. Bell de Compiègne, a battu M. F. Manahan, de la Boulie, par 4 trous d'avance et 3 à jouer.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, 12-13, imp. Ronsin, Paris.